



المركز القومى للترجمة

قناة السويس

تاريخها ومشكلاتها

وفقًا للوثائق المصرية والأوروبية غير المنشورة

تأليف: أنجلو ساماركو

ترجمة

ولاء عفيفى عبد الصمد

هيثم كمال سلامة

هدى صالح عبد العاطى

2833

مراجعة

د. حسين محمود

تتجلى أهمية هذا الكتاب في أنه يخرج بنتائج مخالفة لما استقر عليه تاريخ حفر قناة السويس، ويعرض المؤلف لوجهة النظر التى تؤكد مساهمة إيطاليا والإيطاليين الفعالة في الدراسات التي أجريت حول القناة وحول حفرها، خصوصًا جهود المهندس الإيطالي نيجريللي الذي كان صاحب الفكرة، وليس دي ليسبس، ويثبت الكتاب المجهود الأساسي الذي قامت به الحكومة المصرية في حفر القناة، ويكشف الدور الإنجليزي في عرقلة المشروع ثم السيطرة على مصر كلها بعد اكتماله.

لقد قام المؤلف - في هذا الكتاب - بتصنيف الوثائق وترتيبها زمنيًا. وقد نشر الكتاب في القاهرة من قِبَل الجمعية الملكية الجغرافية الأثرية، وأعيد نشره مرة أخرى في إيطاليا، وهي الطبعة التي عاد إليها ساماركو في عام 1939، وأعادت دار موندادوري نشر الكتاب أيضًا عام 1943.

تصميم الغلاف: عصام عبد الرحمن

مطبعة دار الكتب والوثائق القومية بالقاهرة

قناة السويس

تاريخها ومشكلاتها

وفقًا للوثائق المصرية والأوروبية غير المنشورة

المركز القومى للترجمة
تأسس فى أكتوبر ٢٠٠٦ تحت إشراف: جابر عصفور
مدير المركز: شكرى مجاهد

- العدد: 2833
- قناة السويس: تاريخها ومشكلاتها (وفقا للوثائق المصرية والأوروبية غير المنشورة
- أنجلو ساماركو
- ولاء عفيفى عبد الصمد، وهيثم كمال سلامة، وهدى صالح عبد العاطى
- حسين محمود
- الطبعة الأولى 2015

هذه ترجمة كتاب:
Sues: Storia E Problemi
Angelo Sammarco

شارع الجبلاية بالأوبرا- الجزيرة- القاهرة. ت: ٢٧٣٥٤٥٢٤ فاكس: ٢٧٣٥٤٥٥٤
El Gabalaya St. Opera House, El Gezira, Cairo.
E-mail: nctegypt@nctegypt.org Tel: 27354524 Fax: 27354554





قناة السويس

تاريخها ومشكلاتها

وفقًا للوثائق المصرية والأوروبية غير المنشورة

تأليف: أنجلو ساماركو

ترجمة

ولاء عفيفي عبد الصمد

هيثم كمال سلامة

هدى صالح عبد العاطى

مراجعة

د. حسين محمود

مطبعة دار الكتب والوثائق القومية بالقاهرة

(١٤٣٦ هـ - ٢٠١٥ م)

الهيئة العامة
لدار الكتب والوثائق القومية

رئيس مجلس الإدارة

حلمى النمنم

سامارکو، أنجلو.

قناة السويس: تاريخها ومشكلاتها وفقًا للوثائق المصرية والأوروبية غير المنشورة / تأليف انجلو ساماركو؛ ترجمة ولاء عفيفى عبدالصمد، هيثم كمال سلامة، هدى صالح عبدالعاطى؛ مراجعة حسين محمود .. القاهرة: المركز القومى للترجمة، ٢٠١٥.

٦٢٧ ص ؛ ٢٤ سم.

تدمك 3 - 0384 - 92 - 977 - 978

١ - قناة السويس . تاريخ.

أ - عبدالصمد، ولاء عفيفى (مترجم)

ب - سلامة، هيثم كمال (مترجم مشارك)

جـ - عبدالعاطي، هدى صالح (مترجم مشارك)

د - محمود، حسين (مراجع) هـ - العنوان

٣٨٦,٤٣

إخراج وطباعة:

مطبعة دار الكتب والوثائق القومية بالقاهرة.

www.darelkotob.gov.eg

رقم الإيداع بدار الكتب ١٦٣٩٧ / ٢٠١٥

I.S.B.N. 978 - 977 - 92 - 0384- 3

الفهرس

تقديم

في هذه الأيام التي تشهد فيها مصر الافتتاح الثاني لأكبر مشروعات النقل البحري في العالم، وهو مشروع قناة السويس، الذي تم بفضل أموال المصريين وبفضل الجهود الجبارة لشعب مصر وعماله وعقوله، نرى واجبًا علينا تقديم هذه المعلومات التي تحتويها وثائق مهمة حول المشروع الأول لقناة السويس، وهي معلومات تؤكد معطيات المشروع الثاني ونتائجه.

المشروعان الأول والثاني لهما هدف وغرض واحد ووحيد: خدمة الإنسانية. الأول قدم للعالم هدية كبرى اختصرت طريق رأس الرجاء الصالح لربط شرق العالم بغربه، والحفر الثاني أيقظ المشروع من ثبات دام نحو قرن ونصف، لم تشهد فيه القناة تطويرًا ملحوظًا، لكي تصبح القناة الآن ممرًا ملاحيًا آمنًا يعمل 24 ساعة يوميًا في الاتجاهين، وهو طموح لم يخطر ببال المصممين الأوائل للمشروع العظيم. وربما كان الاستخلاص الذي أميل إلى تقديمه للقارئ الكريم من المشروعين الكبيرين هو نفسه الذي وصل إليه الخديو إسماعيل، أحد بناة نهضة مصر الحديثة، عندما قال: "أريد القناة لمصر وليس مصر للقناة"، وهو يواجه الأطماع العالمية للسيطرة على هذا المجرى الملاحي، واستغلال العمالة المصرية فيما عرف باسم السخرة.

والكتاب يقع ضمن سلسلة الدراسات التاريخية التي أجراها انجلو ساماركو والتي ترجمنا منها حتى الآن كتابين: الأول عن المساهمة الإيطالية في بناء الأسطول البحري المصري، والثاني عن مملكة محمد علي (عصر الفوضى) وصدر كلاهما بالتعاون بين مركزين مهمين من مراكز التنوير في مصر، وهما الهيئة العامة لدار الكتب والوثائق المصرية، والمركز القومي

للترجمة. والكتاب الحالي يعتمد فيه المؤلف على تصنيف وتحليل الوثائق التي تتعلق بحفر قناة السويس سواء الوثائق المصرية أو تلك المكتوبة بالإيطالية والفرنسية المحفوظة في دار الوثائق القومية في مصر، والتي كان له الفضل في جمعها من أرشيفات العالم بناء على تكليف من الملك فؤاد في ثلاثينيات القرن العشرين.

قام المؤلف في هذا الكتاب بتصنيف الوثائق وترتيبها زمنيًا. وقد نشر الكتاب مرة في القاهرة من الجمعية الملكية الجغرافية الأثرية، ومرة أخرى في إيطاليا والتي عاد إليها ساماركو في عام 1939 ربما لظروف الحرب العالمية الثانية، وأعاد نشر الكتاب من دار موندادوري عام 1943 وهي النسخة النادرة التي استطعنا الحصول عليها من إحدى المكتبات التي تتعامل مع الكتب القديمة والنادرة في العاصمة الإيطالية روما، أما اختفاء الكتاب فربما كان مرجعه أنه نشر في عصر الفاشية الإيطالية، واحتوى على إشارات تبين انحياز المؤلف لسياسة بلده في ذلك العصر. ولابد أن نشير في هذه المقدمة إلى أن المؤلف كان منحازًا فيه مرتين، مرة لنظام بلده السياسي، وهذا الأمر لا يخصنا في شيء، خصوصًا أنه قدم مادته بمنهجية علمية صارمة؛ والمرة الأخرى عندما انحاز إلى دي نيجريللي باعتباره المهندس الحقيقي الذي حل بعبقريته جميع المشكلات التقنية التي كانت تواجه مشروع القناة، وقدم مشروعًا كاملاً متكاملاً لحفر القناة، هو الذي تم تنفيذه بالفعل، بعد أن أستولى عليه دي ليسبس الذي يتهمه المؤلف بالتزييف والتدليس والعبث بالوثائق بالحذف والإخفاء. ولكن القارئ والباحث سوف يطلع في هذه الكتاب على تلك الوثائق التي لم يسبق نشرها والتي عمد دي ليسبس إلى إخفائها، وله أن يستخلص منها ما يشاء من نتائج دون أخذ انحيازات المؤلف في الاعتبار رغم أنه من أبرز العلماء العارفين في

الشئون المصرية، وكان يعمل في معهد "مصر" الجامعي في مركز دراسات إفريقيا والشرق.

كما أن الكتاب يخرج بنتائج مخالفة عما استقر عليه تاريخ حفر قناة السويس وتعتبر نتائج جديدة، ليس فقط على مستوى العصر الذي نشرت فيه، ولكن أيضًا على مستوى ما هو معروف حتى الآن من تاريخ القناة. ويؤكد الكتاب على مساهمة إيطاليا والإيطاليين مساهمة فعالة في الدراسات التي جرت حول القناة وحول حفرها، خصوصًا جهود الإيطالي نيجريللي الذي أشرنا إليه على أنه هو صاحب الفكرة، وليس دي ليسبس الذي عمل على أن يستأثر بكل الفضل لنفسه ويحرم منه أصحابه الحقيقيين. وليس هذا فقط، بل يثبت الكتاب المجهود الأساسي الذي قامت به الحكومة المصرية في حفر القناة، ويفضح الدور الإنجليزي في عرقلة المشروع ثم السيطرة على مصر كلها بعد اكتماله.

ولو قرأت هذا الكتاب بتمعن سوف تكتشف على الفور أن الزعيم الخالد جمال عبد الناصر كان على حق عندما أمم قناة السويس، وخصوصًا أنه يثبت أنها لم تظهر إلى النور لخدمة البشرية إلا بأموال المصريين، والتي استدانها الخديو إسماعيل وأنفقها جميعًا لضمان نجاح المشروع، وليس كما قيل من جانب المؤرخين الفرنسيين والإنجليز، أنه كان مسرفًا مبذرًا وأنه أنفقها لبناء الأوبرا وإقامة الحفل العالمي الضخم بمناسبة الافتتاح. هنا، في الكتاب الحالي سوف يمكنك مطالعة عدد أسهم "القومابانية" وكيفية توزيعها، وكم دفعت الخزانة المصرية، وكم أنفقت في حفر القناة وحفر ترعة الإسماعيلية التي لولاها لما تم المشروع، وهي ملايين الفرنكات التي تضاءل أمامها نفقات بناء الأوبرا ودعوة الملكة أوجيني وكبار الشخصيات الدولية للافتتاح،

والذي كان حفلاً تسويقيًا أكثر منه بذخًا وإسرافًا. والنتيجة المؤكدة لهذه المعلومات هي أن قناة السويس بناها المصريون بأموالهم وعرقهم وأرواحهم، وأنهم يستحقون الاستمتاع بكل عوائدها، وربما احتاج الأمر إلى مراجع حسابات دقيق وخبير قانوني ضليع لكي يطالب بحق مصر الضائع منذ افتتاح القناة حتى تأميمها. وسوف تكتشف أيضًا الأسباب الوجيهة التي دعت إلى أن يتم مشروع الحفر الثاني بأموال المصريين وإرادتهم السياسية الحرة.

وأرى أن نغض الطرف عن الدافع وراء إثبات تزييف دي ليسبس للحقائق من جانب المؤلف، ربما لأنه يدخل ضمن "مصالح" إيطاليا وحلفائها في ألمانيا واليابان، وهي القوى التي كانت في النصف الأول من القرن الماضي تبحث لنفسها عن نفوذ عالمي، في عالم سيطرت عليه استعماريًا كل من فرنسا وإنجلترا؛ ولكن الروح العلمية في تصنيف المؤلف تصب في خانة تجرده وصحة استنتاجاته، خصوصًا وهو يعتمد على الوثائق فقط، وليس على كلام مجرد مرسل ينقصه الدليل.

ولابد أن أوجه الشكر في هذا المقام إلى فريق العمل الذي قام بجهود رائعة لترجمة هذا الكتاب، وهو فريق مترجمين قادته السيدة هدى صالح، التي ترجمت الأجزاء المكتوبة باللغة الفرنسية، ومعها المترجمان ولاء عفيفي بخبرتها في ترجمة الوثائق وامتيازها في التعرف على أسرار اللغة القديمة، ومعها المترجم الواعد هيثم كمال. كما لابد من الإشادة بحرص قيادات الهيئة العامة لدار الكتب والوثائق القومية، التي قدمت لمصر وزيرين للثقافة، على دعم العمل في الكتاب وإخراجه للنور بفضل الاتفاقات الخاصة للنشر مع المركز القومي للترجمة، الذي رحب بلا تردد بنشر الكتابين الثاني والثالث من هذه السلسلة.

د. حسين محمود

تمهيد

بهذا العمل الضخم لأنجلو ساماركو، المعروف في إيطاليا والخارج بكتاباته السابقة عن شئون مصر الحديثة بوجه عام، وعن مسألة قناة السويس بوجه خاص، يبدأ مركز الدراسات الإفريقية والمشرق التابع للمعهد القومي للعلاقات الثقافية مع الخارج IRCE في إيطاليا سلسلة من الدراسات التاريخية المتخصصة لدراسة مشكلات المستعمرات ومشكلات البحر المتوسط التي تتشابك بشكل مباشر وبعمق مع مصالحنا الضرورية كقوى عظمى مهتمة منذ عشرات السنين بالبحث عن مصائر إفريقية وبحر متوسطية جديدة، ومشاركة مع ألمانيا واليابان في أكبر صراع حدث من نوعه بين شعوب الأرض.

وبالتالي سيكون لجميع الإصدارات التي تتضمنها السلسلة، محتوى ومغزى سياسي بحت، وهو ما يجعلها ذات طابع مهم، ولكن فضلاً عن ذلك الطابع، هناك طابع آخر سيتضح فيما بعد. لذا تجمع تلك الإصدارات بالفعل بين الأسلوب السهل البسيط والقراءة السلسة، وبين الجدية العلمية؛ ليس هذا فحسب، ولكنها اعتمدت في الأساس- كشرط لم يعد متواجدًا- على الأبحاث الأرشيفية الجديدة والمباشرة والأصلية، حتى تتوصل إلى أفضل معرفة للمشكلات التي تشغلنا، من خلال المصادر الوثائقية، غير المنشورة أو غير المتاحة للدارسين الإيطاليين والمجهولة بالنسبة للغرباء، والتي كانت توجد آنذاك في شكل نسخ.

لم يكن من الممكن التوصل إلى هذا الطابع المزدوج بطريقة أفضل من هذا العمل، الذي يسهب فيه ساماركو في سرد معلوماته النادرة عن المشكلات المصرية، وعن مشكلات قناة السويس بصفة خاصة؛ وتتضح من خلاله خصاله كملاحظ حاد البصيرة ومتعمق في المشكلات التي كان

معاصرًا لها بطريقة مباشرة؛ وعمله الدءوب كباحث في الأرشيف، مما جعله يكتشف أسرار أي وثيقة حتى وإن كانت مختفية عن الأنظار فوق الأسطح أو فوق الأرفف المليئة بالأتربة.

منذ عام 1922؛ وحتى اندلاع الصراع الحالي (يقصد الحرب العالمية الثانية)، كانت القاهرة هي المقر الدائم لنشاطاته، وبالفعل جاب ساماركو أهم المدن الأوروبية بحثًا عما قد يخدم التاريخ ويوثقه، وقدم الخلاصة في هذا العمل، وفى النهاية نجح في أن يميط اللثام عن مشكلة كتبت عنها حتى الآن مكتبات كاملة إن جاز القول.

لم يسفر هذا العمل عن نتائج علمية وحسب، ولكنه كان ذا فائدة سياسية أيضًا.

فالجميع يعرفون مدى المشاركة التي أسهمت بها إيطاليا في سبيل إتمام مشروع قناة السويس، هذا المشروع الضخم ذو الأهمية العالمية، وكم الظلم الهائل الذي ألحق الأضرار بحركة المرور العالمية بسبب الطرق المشبوهة التي كانت تتبعها شركة القناة؛ ولكن هذا الموضوع لا يوجد عنه توثيق كامل أو ربما هناك توثيق غير متكامل الأركان وبه بعض الثغرات. أما هذا المجلد، فعلى العكس تمامًا، يوضح بطريقة مؤكدة لا ترقى إلى أي شك مدى المشاركة التي أسهمت بها جمعية الدراسات في إعداد هذا المشروع الضخم، وأفضال المواطن الإيطالي دي نيجريللي؛ وكيف استطاع دي ليسبس، أن يزور الحقيقة بأساليبه الملتوية ويبدل الوثائق من أجل أن يستحوذ لنفسه على شرف المشروع؛ والأعباء الضخمة التي تكبدتها الحكومة المصرية مكافأة له على مشاركته في المشروع؛ ومدى زيف موقف إنجلترا، قبل وبعد الافتتاح؛ وكم كانت غير منطقية الحقوق التي تطالب بها شركة القناة للحفاظ على نصيبها من الامتياز المشؤم والمنفعة الأنانية.

هذه النبذات المختصرة كفيلة بأن تجذب انتباه الدارسين والشعب الإيطالي والغربي نحو هذا المجلد، بالأخص لأنه بعيد كل البعد عن الأكاذيب الملفقة والتحفظات، وبهذا الإصدار يتصور مركز الدراسات الإفريقية والمشرق أنه قدم خدمة جليلة ليس لقضية الحقيقة والأهمية التاريخية والعلمية فحسب، بل من أجل العديد من المصالح البحرمتوسطية الرئيسية لدولتنا.

مركز الدراسات الإفريقية والمشرق

مقدمة

هذا العمل الذي نحن بصدده زاخر بالعديد من النقاط التـي تحمـل مغزى باعثًا على الانزعاج: فهو يناقض جميـع الآراء المتعـارف عليهـا، ويعارض جميع الأحكام المسلم بها. وهذا التعارض الذي تبرزه معالجتنا مع باقي المعالجات الأخرى التي ناقشت الموضوع، ليس نابعًا من حب البحـث بغرض إثارة الجدل، ولا من الرغبة في الوصـول إلـى مرحلـة الإبـداع والابتكار عن طريق ادعاءات وتشهيرات ليس لها أساس من الصـحة. إنـه التعارض، الذي فرضته، إن جاز القول، مادة وثائقية كبيرة، ظلت حتى الآن مجهولة وغير متداولة، وقد قمنا نحن بدراستها على قدر جهدنا، بدأب صبور واستقامة دقيقة. وتتضح حداثة الموضوع من حداثة المصادر التـي كانـت الأساس، والتي تم فحصها وفقًا لرؤية نقدية صـارمة. جميـع المعلومـات والتصورات التي سترد في الصفحات التالية قد تم التوصل إليهـا بالتـدريج وبعد جهد وعناء كبيرين تطلبهما البحث عن الوثائق ودراسـتها. وقـد بـدأ اهتمامنا بتاريخ ومشكلات قناة السويس بفكر متفق تمامًا مع جميع القناعـات المتعارف عليها في هذا الصدد؛ ولكن تدريجيا قادنا الفحص المحايد والمتأني للمستندات الرسمية غير القابلة للطعن إلى تغييـر آرائنـا، حتـى الدراسـة المستمرة للوثائق الجديدة لم تؤد بنا إلى التوصل إلى نتائج مختلفة، في بعض النقاط الرئيسية، تتعارض مع ما هو متعارف عليه بوجه عام.

في هذه المقدمة ليس من المناسب أن نذكر النتائج التي توصلنا إليها، فسوف يتعرف عليها القارئ في سياق الحديث، على ضوء الوثائق المؤكدة. وفيما بعد سوف نخصص مجلدًا آخر لنشر الوثائق غير المنشورة والمجهولة من قبل العديد من الناس حول قناة السويس، ولكننا في هذا العمـل، سـنقوم بعرض مجموعة من الوثائق كاملة أو أجزاء منها، والتي نرى أنهـا كفيلـة

بإقناع القارئ. وفي مجلد آخر سنقدم المجموعة الكاملة الخاصة بمستندات التأسيس، والمعاهدات والاتفاقيات، التي اكتفينا بالإشارة إليها في هذا العمل.

إن جميع المصادر التي تم الاستناد إليها في هذا العمل مشار إلى أماكن تواجدها؛ ولكن من الأنسب إعطاء بعض المعلومات عن أهم المجموعات الوثائقية، والإشارة إلى مغزاها والظروف التي سمحت لنا بالتعرف عليها ودراستها.

تستحق أن تذكر في المقام الأول المستندات الرسمية الخاصة بالحكومة المصرية المتعلقة بالامتياز والأعمال، وتمويل مشروع القناة، وكان من الصعب جدًا العثور على تلك المستندات، المحررة باللغة التركية واللغة العربية وبعض اللغات الأوروبية الأخرى؛ مع أنها كانت ضرورية لتؤكد أصل الامتياز وطابعه الحقيقيين ومصادر التمويل المادي التي جعلت من الممكن تنفيذ المشروع، فضلا عن توضيح بعض النقاط الرئيسية الأخرى عن تاريخ المشروع. لذا أعتقد أن أية معالجة لمشروع السويس بدون الرجوع إلى الوثائق المصرية، سوف ترى الأحداث من منظور خاطئ.

هناك مصدر آخر من الطراز الأول، لاسيما فيما يتعلق بالإعداد الفني لمشروع القناة، وهو أرشيف الدولة بفيينا [1]، تحت مسمى الأرشيف الماكسميلياني، وهو أرشيف الأرشيدوق ماكسيمليان، إمبراطور المكسيك التعس. كان ماكسيمليانٍ مؤيدًا لمشروع القناة، وتربطه علاقة صداقة مع والي مصر سعيد، الذي منح الامتياز الأول، ومع دي نيجريللي أيضًا، صاحب فكرة ربط البحرين. كان دي نيجريللي يرسل على فترات متباعدة

([1]) قام C.W.HALLBERG بمراجعة مصادر أرشيفات فيينا، وفيما يلي سنتعرض لهذا العمل، لاسيما في الفصل X، ولكنها لم تكن مراجعة مكتملة ومنظمة، غير أن المؤلف لم يخرج عن الزيف الإنجليزي والفرنسي في كتابة التاريخ.

تقارير مطولة إلى الحكومة والأرشيدوق ليخبرهم بكافة الأمـور الخاصـة بالقناة؛ كما كانت هناك أيضًا مراسلات متبادلة بين الأرشيدوق ووالي مصر حول الموضوع نفسه. ولقد توصّلت إلى هذا الاكتشاف عـن طريـق أحـد الخطابات المرسلة من الأرشيدوق إلى الوالي، والتي تم العثور عليهـا فـي أرشيفات قصر عابدين بالقاهرة.

أعتقد أنه لم يلتفت أحد إلى شخصية دي نيجريللي باستثناء المـؤرخ بيرك Birk، فلم يفكر أي من المؤلفين الذين كانوا مهتمين بالسـويس فـي الاستفادة من مجموعة رسائله، التي تمثل أهمية عظمى بالنسبة لتاريخ قنـاة السويس. ويذكر أن تلك المجموعة لم تنشر، ولكنها حفظت في متحف الفنون بفيينا مع جورنال " الرحلة في مصر"، بالإضـافة إلـى بعـض المكاتبـات الأخرى الخاصة بدي نيجريللي نفسه، وتضم المجموعة آلاف الخطابات التي تعد وثيقة مؤكدة على علم هذا المهندس الإيطالي وجهده ونبل أخلاقه.

وهناك مصدر رئيسي آخر لم يسـتفد منـه أيضًـا، وهـو الأوراق الأصلية الخاصة بدي ليسبس. في الحقيقة كان الأخير، يهتم بنشـر الوثـائق الخاصة بالقناة على أوسع نطاق؛ ولكن بمنتهى الغرور والتباهي، فلم يتـوان عن تبديل الحقائق أو التغاضي عن بعض الوثائق، سواء كنوع مـن أنـواع الغرور أو لمصلحة خاصة به. لقد أتيحت لي الفرصة لمقارنة ما نشـره دي ليسبس من مقالات بأوراقه الأصلية، بمساعدة السيدة ماريا جروا نيجريللي، ابنة لويجي دي نيجريللي، التي رفعت بمنتهى القوة والصمود دعوى قضائية ضد القومبانية (شركة قناة السويس) لتثأر لذكرى والدها، صـاحب القـرار الفني النهائي فيما يتعلق بمشروع القناة، وحتى تحصل على حقوق الورثـة. وبالفعل حصلت جروا نيجريللي من المحاكم الفرنسية على حكم بمصـادرة الأوراق التي تركها دي ليسبس وأخذ صورة منها، ومن ثم وضعتها بمنتهى

الكرم تحت تصرفي، كما أمدتني أيضًا، ببعض الوثائق ذات الموضــوعات المختلفة، وهي عبارة عن كراسات نادرة تضم معلومات قيمة، وكــان ذلــك خلال الأعوام الستة التي تشرفت وحالفني الحظ في أن تربطني بها علاقــة صداقة [1]، وعلى الرغم من أنها كانت في الثمانين من عمرها إلا أنها كانت تتمتع بحيوية غير عادية في الجسد والروح.

وبمقارنة أعمال دي ليسبس التي نشرها بأوراقه الأصلية، وبالوثائق المنشورة وغير المنشورة من مصادر أخرى، نتعجب، بل ونتقزز، من كـم التجاوزات والمغالطات التي ارتكبها دي ليسبس حتــى فــي أهـم الوثــائق الرسمية من: تغيير وحذف وتجاهل لبعض الشخصيات وتزييف الحقائق.

ويرجع الفضل في تيسير اكتشاف وجمع هذا الكم الهائل من الوثائق القيمة للاستفادة منها، إلى مُحب الأدب والفنون الملك فـؤاد، ملــك مصــر المعظم، والذي تشكل فكره في إيطاليا والبلاط الملكي الإيطالي. وبحكم نشأته وتعليمه في إيطاليا وظف ملك مصر المقبل ذكــاءه الحــاد لــيلم بــالفنون والتاريخ. وأثناء زيارته لروما تمتع الأمير فؤاد بأحسن استقبال في الــبلاط الملكي، حيث وفر له الملك اومبيرتو والملكة مارجريت الرعايــة والحمايــة الكاملة. وهكذا استطاع الأمير الشاب أن يوطد علاقة الصداقة بينــه وبــين فيكتور ايمانويل الثالث، ولي العهد آنذاك. وكان لهذه العلاقة التــي تربطــه بملكنا أكبر الأثر في حياة فؤاد: فنموذج الأمير الإيطالي الذي كــان هاويًــا ومحبًا لجمع النقود القديمة كمساهمة في الحفاظ على تاريخ إيطاليا، زرع في

([1]) كانت جروا نيجريللي قد عرضت أوراقها على آخرين من قبل، ولكن هذه الأوراق لم تخضع لدراسة منظمة من هؤلاء باستثناء بريك. ولكن بريك أيضًا، شأنه شأن الباقين، لم يستطع أن يستكمل هذا العمل من خلال الوثائق المودعة بأرشيفات الدولة بالقاهرة وفيينا.

عقل ولي العهد المصري النواة الأولى لفكرة جمع الوثائق الدبلوماسية التي تخدم وتساعد في تصحيح فن كتابة التاريخ عن مصر.

ونذكر من أهم المبادرات التي قام بها الملك فؤاد من أجل التقدم الحضاري والفكري لشعبه، أنه قرر فور جلوسه على العرش، أن يقوم بمبادرة أدبية كبيرة من أجل تصحيح الأحكام الكيدية ضد والده بصفة خاصة، وفي حق مصر بصفة عامة، وذلك عن طريق إعادة ترتيب الأرشيفات المصرية والاستكشاف المنظم للأرشيفات الأوروبية، لجمع الوثائق الدبلوماسية كافة المتعلقة بتاريخ مصر الحديثة. وبعد عمل استمر 15 عامًا، على يد مجموعة من الأشخاص ذوي الخبرة والنشاط، وتحت إشراف مباشر من جلالته، الذي كانت تشغله أمور أخرى خطيرة في الدولة ويتألم من المرض، فتم جمع مجموعة وثائقية فريدة من نوعها في قصر عابدين الملكي بالقاهرة، تخص تاريخ مصر الحديثة، وقناة السويس والشرق الأدنى. ومن يود الكتابة يشرفه الرجوع إلى الأبحاث الموجودة في أرشيفات إيطاليا والنمسا وألمانيا، بالاستعانة بالمجموعات الوثائقية المصرية، والفرنسية والإنجليزية.

ومن هذه المجموعة الوثائقية المتنوعة والمؤكدة، تتضح أمام أعيننا وضوحًا جليًا صورة تاريخ مصر الحديثة المختلفة تمامًا عما كتب في التاريخ لاسيما الفرنسي والإنجليزي، وكذلك أحداث قناة السويس، التي اتضحت حقيقتها، بعد أن تم تشويهها وتزييفها.

للأسف أثناء عرض جميع الفترات التاريخية، تتكرر دائمًا التفسيرات الخاطئة نفسها للأحداث، والانتهاكات المتعارف عليها، والافتراء على بعض الشخصيات والتشهير بهم؛ ولكنني أعتقد أن أكثر فترة في التاريخ الحديث تعرضت للافتراءات وسوء التقييم، هي أحداث مصر الحديثة، وبالأخص مسألة قناة السويس.

أنجلوساماركو

روما، 21 نوفمبر 1942

قائمة الاختصارات المتعلقة بأرشيفات الدولة والمجموعات الوثائقية المنشورة وغير المنشورة التي ورد ذكرها في هذا العمل

روما **A S** = الأرشيف التاريخي لوزارة الشئون الخارجية بروما.

فيينا H H S = الأرشيف الملكي، أرشيف البلاط والدولة بفيينا، وحاليًا قسم الأرشيف الألماني، بفيينا.

القاهرة A A E = الأرشيفات القومية المصرية بقصر عابدين الملكي بالقاهرة، القلم الأوروبي.

القاهرة A A A = الأرشيفات القومية المصرية بقصر عابدين الملكي بالقاهرة، القلم العربي.

القاهرة A A T = الأرشيفات القومية المصرية بقصر عابدين الملكي بالقاهرة، القلم التركي.

باريس A N = الأرشيفات القومية لوزارة الشئون الخارجية بباريس.

لندن F O = أرشيفات الخارجية بلندن.

خطابات De Negrelli= مراسلات دي نيجريللي توجد محفوظة، مع بعض الأوراق الأخرى في المتحف الفني بفيينا.

أوراق Grois- Negrelli = أوراق السيدة ماريا جروا نيجريللي، المتضمنة وثائق والدها وجميع الأوراق الخاصة بالدعاوى والقضايا التي رفعتها ضد قومبانية القناة. هذا الأثر محفوظ، كما سيرد في سياق العمل، في الأرشيف التاريخي لوزارة الشئون الخارجية التابعة لدولتنا، وهناك جزء منها في حوزتي.

Urkunden = جيورجي ودوفور، تم الحصول على تلك الوثائق ضمن المذكرات الخاصة بقناة السويس، لايبزيغ 1913.

شق برزخ السويس = فرديناند دي ليسبس، شق برزخ السويس، الوثائق الرسمية، باريس، 5 مجلدات، 1855-1860.

Lettres, journal et documents= فرديناند دي ليسبس، خطابـات، جريدة ووثائق لخدمة تاريخ قناة الســويس (1854-1870)، 5 مجلـدات، باريس 1875-1881.

Recueil = مجموعة مسلسلة ومفسرة لأحداث تأسيس الشركة العالمية لقناة السويس البحرية والمعاهدات التي أبرمت مع الحكومة المصرية، القاهرة 1930.

الفصل الأول

الجغرافيا والأهمية الجغرافية لمنطقة برزخ السويس

تظهر القارة الإفريقية سمات مورفو-جغرافية خاصة جدًا. فلا ترتفع فيها سلاسل جبلية كبيرة ناتئة، كما هو الحال في قارتي أوروبا وأمريكا، والتي تتخللها سهول شاسعة من الرسوبيات؛ ولكن تسيطر عليها هضاب ممتدة؛ والتي تجعل من القارة الإفريقية هضبة هائلة نادرًا ما يكون المرور فيها سهلاً. كان لهذه الهضبة في العصور الجيولوجية الأولى امتداد شديد الاتساع: فقد كانت تحيط أيضًا بالأجزاء الجنوبية من القارات الأخرى، وهو ما أثبتته التشابهات الحجرية والطبقية بين الهضاب البرازيلية والقارة الإفريقية الغربية، وبين القارة الإفريقية والصحراء العربية والهندية (هضبة الدكن) من الشرق.

في نهاية الحقبة الثانية وبداية الحقبة الثالثة، أي في الوقت الذي قد تم فيه توزيع الأراضي والمياه على سطح الكرة الأرضية على وضعها الحالي، حدثت تصدعات في الاتجاه الشمالي الجنوبي من القارة الإفريقية الكبيرة الأصلية، مما شكل توزيع الأراضي في أمريكا وآسيا على النحو الذي نراه في أيامنا الحالية. تمدد الصدع الكبير الموجود في القارة الإفريقية شرقًا ليشمل قطاعًا كبيرًا يصل إلى 6600 كيلومتر، ليشهد على الانفصالات القارية الكبيرة من مصب نهر زمبيزي إلى سوريا. يتعلق الأمر بسلسلة متواصلة من التصدعات التي تنتظم على خطين: أحدهما يبدأ من مصب نهر زمبيزي متخللاً بحيرات ألبرت، وتنجانيقا، ونياسا وصولاً لأعلى النيل. وبينما يبدأ الخط الثاني من بحيرة رودلف، ويمتد في البحيرات الإثيوبية، وفي وادي أواش، في منخفض دناكيل ليشكل البحر الأحمر؛ ومن ثم في مواجهة جبل سيناء الضخم يتفرع إلى اتجاهين: الأول: يمتد طولاً إلى خليج

العقبة، ووادي عربة والبحر الميت، والفرع الآخر: هـو خلـيج السـويس ومنخفض برزخ السويس.

ومن ثم يشكل برزخ السويس، جزءًا من الصـدع الكبيـر للقـارة الإفريقية؛ ولكن تكوينه التاريخي قد تمت صياغته بناء على ظواهر حركـة السواحل من صعود وهبوط، والمعروفة باسم براديسيزم، التـي حركـت أراضي شرق البحر المتوسط في العصرين الثلاثي والرباعي. في هذا البحر وخلال الحقبتين الجيولوجيتين الأخيرتين حدث تغير أكثر مـن مـرة فـي مستويات الماء واليابس(1).

من المسلم به أنه في العصر البوليوسيني، وهو آخر عصور الحقبة الثالثة، بعد أن حدثت انفصالات قارية كبيرة، منذ ما يقرب من خمسمائة ألف عام، كان مستوى البحر بالنسبة لليابس أعلى مائة متر مما هو عليـه الآن، وكان البحران المتوسط والأحمر متصـلين فيمـا بينهمـا بشـكل مباشـر، ومساحات شاسعة من الأرض التي جفت الآن، كانت مغمورة تحت مياههما.

---

(1) هناك ثراء كبير في الدراسات التي تتحدث عن جيولوجية مصر. ومن ابرز هذه الأعمال العمل الخاص بالمؤلف Blanckenhorn بعنوان *Geologie Agyptens* *"الجيولوجيا المصرية"*، برلين 1901، أصبح هذا العمل الآن قديمًا إلى حد ما. تمت المبادرة بعمل أبحاث جيولوجية منظمة ونشرت موضوعات كثيرة تحت رعاية وزارة المالية المصرية؛ وتم جمع النتائج الآن في عمل واحد كبير الحجم: Hume، *Geology of Egypt*، القاهرة، تحت النشر، ونشر منه مجلدان. وهناك إسهام طيب في الجيولوجيا المصرية من جانب العمل الحديث لـ F . Ball *بعنوان* *Contribution to the geography of Egypt*، القاهرة 1939 . كما نجد معالجة عامة لجيولوجيا مصر في العمل المعنون "الجيولوجيا الإفريقية " Geologie Afrikans، الجزء الأول ، E. Enkel ، برلين 1925 .

في نهاية العصر البوليوسيني بدأ البحر ينخفض أو بدأت الأرض ترتفع، واستمر هذا التحول أثناء العصر الحجري، العصر الأول من الحقبة الجيولوجية الرابعة منذ حوالي ثلاثين أو أربعين ألف سنة، كانت خطوط البحر والأرض تختلف قليلاً عما هي عليه حاليًا، فيما عدا أن النيل كان يصب في الخليج وكانت دلتاه تمتد حوالي تسعين كيلومترًا، بينما في الوقت الحالي تصل لمائتي كيلومترًا بدءًا من شمال القاهرة. فيما بعد ارتفع منسوب البحر من جديد ليصل إلى 16 مترًا، أعلى من مستوى البحر المتوسط في وقتنا الحالي، ومع ذلك تعرضت مساحة اليابسة للانحصار. ولكن في نهاية العصر الحجري، ما يقرب من عشرة آلاف سنة قبل الميلاد، انخفض البحر إلى حوالي أربعين مترًا عن مستواه الحالي؛ فأصبح شريط الأرض المغمور الآن على طول السواحل جافا، وصار خليج السويس ضيقًا جدًا، وتقدم خط ساحل الدلتا نحو البحر بحوالي أحد عشر كيلومترًا، إلى ما وراء المكان الحالي.

خلال الانتقال من العصر الحجري القديم إلى العصر الحجري الحديث أخذ البحر في الارتفاع مرة أخرى مقارنة بالأرض، أو أخذت الأرض في الانخفاض مقارنة بالبحر؛ هذه الحركة جعلت البلد تأخذ الشكل الحالي.

أدت التغيرات المذكورة المتعلقة بمستويات البحر والأرض إلى تغيرات في منسوب مياه النيل بمصر، كان مجرى النهر ينخفض بفعل عوامل التعرية الأرضية لكل انخفاض في مستوى البحر، وكان يرتفع عن طريق الرسوب لكل ارتفاع في المستوى.

في الصحراء الواقعة على يسار ويمين النيل كانت تحدث عوامل تعرية أرضية، مما أدى إلى تكوين الصحراء الشرقية والغربية على شكلها

الحالي. كانت عوامل التعرية الأرضية الأساسية في المنطقة الجبلية للصحراء الشرقية وسيناء هي الأمطار والسيول، بينما في الصحراء الغربية كانت عوامل التعرية تتمثل في الرياح المحملة بالرمال.

المسألة التي ظلت تشغل اهتمام علماء الآثار والتاريخيين هي معرفة ما إذا كان الارتباط الأرضي بين إفريقيا وآسيا موجودًا منذ ظهور الإنسان البدائي في وادي النيل أم لا.

وقد أجابت الأبحاث الحديثة بشكل تأكيدي عن هذه المسألة، ولابد أن الارتباط يتمثل في الارتفاع الملحوظ على جانبي البرزخ، الارتفاع الذي يسمى الجسر أو العتبة، الذي يصل ارتفاعه إلى 16 مترًا ولكنه كان في الأصل، في الحقبة الرابعة تقريبًا، قد وصل إلى خمسين مترًا على الأقل.

وعلى آثر هذه التغييرات الجيولوجية المشار إليها، اتخذ برزخ السويس الذي تلتحم عنده إفريقيا بشبه جزيرة سيناء وبآسيا، شكله الحالي، الذي يمكن أن يوصف باختصار على النحو التالي.

البرزخ هو أخدود أو منخفض أو ما يسمونه بخط قعر (وهو الخط المتواصل في وادي أو قاع نهر)، يصل طوله إلى حوالي 120 كيلومترًا . يمتد من الشمال للجنوب عبر خليج الفرما على البحر المتوسط وخليج السويس على البحر الأحمر؛ وينحصر البرزخ بين سهلين صحراويين مائلين، يهبطان جهة الغرب، من الهضبة المصرية، ومن الشرق، من جبال سيناء .

كان معظم قاع الأخدود أقل من مستوى سطح البحر، وتشغل الجزء الأكبر منه البحيرات المالحة، وهي على الترتيب من الشمال إلى الجنوب: بحيرة المنزلة، أكبر البحيرات، وقد انفصلت حافتها الشمالية عن البحر المتوسط؛ وذلك من خلال سهل ساحلي مُنخفض، وتليها بحيرة البلاح ثم

بحيرة التمساح، والبحيرة المرة الصغرى والبحيرة المرة الكبرى، تجتاز هذا المنخفض في الجزء الأوسط والجنوبي بشكل عرضي من الشرق إلى الغرب، ارتفاعات أرضية سميت على نحو خاطئ بالعتبات، وهي لم تتعد في الارتفاع 16 كيلومترًا. هذه الارتفاعات الواقعة بين كل بحيرة والأخرى، كونت بعض الحواجز عبر البرزخ، وتعمل أيضًا على فصل البحيرات عن بعضها البعض. أهم مرتفع هو مرتفع الجسر، الذي سبق ذكره، ويقع بين بحيرة البلاح وبحيرة التمساح، وتليه في اتجاه الجنوب، مرتفعات طوسون ومرتفعات سرابيوم بين بحيرة التمساح والبحيرة المرة الكبرى، وأخيرًا مرتفع الشلوفة بين البحيرة المرة الصغرى والسويس .

واستكمالاً لوصف البرزخ ينبغي علينا أن نضيف أنه في وسط الأخدود الذي يتكون منه البرزخ، وتحديدًا عند الإسماعيلية، يظهر أخدود آخر، هو وادي الطميلات، الذي يبدأ من الفرع الشرقي للنيل بالقرب من الزقازيق، حيث كانت توجد مدينة تل بسطة القديمة. أدت الظواهر الجيولوجية الحديثة إلى تكوين وادي الطميلات، الذي لا يزال يجري بطوله قناة ماء عذب، وكان بمثابة فرع نيلي قديم، يصب في البحر عند الإسماعيلية عندما كان البحر المتوسط متصلاً بالبحر الأحمر عبر مضيق كان قائمًا محل البرزخ.

ومن ثم كانت هناك خلال حقبة جيولوجية طويلة، تلك الاتصالات المائية طبيعية التكوين، والتي سعى الإنسان بعد ذلك لاصطناعها. فقد استبدل الإنسان المضيق الطبيعي المتلاشي، بقناة تصل بين البحرين؛ وفرع النيل الذي جف بترعة مياه عذبة؛ أي أن الإنسان قد أعاد بمقياس أصغر إنتاج الظروف الأولية التي كونتها الطبيعة ثم طمستها. ولكن هذا الطمس لم يكن قويًا بالقدر الكافي حتى يمحو كل أثر للظروف القديمة: كان المضيق

موجودًا، ويذّكر به منخفض البرزخ، ووجود البحيرات المرة التي كانت جزءًا منه؛ وسلك الفرع القديم للنيل طريقه في وادي الطميلات وفي الفيضانات التي كانت تحدث بصورة متتالية من الأزمنة التاريخية القديمة تقريبًا إلى أيامنا هذه[1].

خلاصة القول هي إن قناة السويس الحالية تم حفرها بناء على المواصفات الطبيعية للبرزخ، ولم يكن ممكنًا أن تكون غير ذلك، لكن كما يحدث في أغلب الأحيان، كان هذا الحل الطبيعي والبسيط لمشكلة السويس، يحتاج لكي يتحقق لعبقرية فنية حقيقية، تمثلت في دي نيجريللي.

إن البرزخ، ومصر بصفة عامة، يمثلان بالنسبة لموقعهما أهم النقاط على سطح الأرض، فيما يتعلق بموضوع الاتصالات.

فمصر، وبصورة خاصة جدًا برزخ السويس، هو المكان الذي تلتقي فيه قارات العالم القديم الثلاث، ويحدها من أحد الجهات، البحر الأحمر الذي يصب في المحيط الهندي، ومن الجهة الأخرى البحر المتوسط. ومعنى هذا أن البرزخ يوجد على مسافة قريبة من الطريقين البحريين للتجارة مع الشرق، أو بالأحرى يقطع برزخ السويس طريق التجارة البحري مع الشرق بمقطع بري صغير.

ومن ثم كان شيء طبيعي وجود محاولات لإزالة الحاجز الأرضي المتكون من برزخ السويس، وذلك أملاً في استكمال الرحلة البحرية للهند.

وبالفعل كان هذا الهدف أمام الإنسان منذ القدم بدافع من سببين أساسيين: أولهما: أهمية العلاقات بين الشرق والغرب ومميزات وجود طريق بحري كامل.

---

[1] الأمير عمر طوسون، *Mémoires sur les anciennes branches du Nil*، *مذكرات حول فروع النيل القديمة*، المجلد الثاني، مع خرائط، القاهرة، 1922- 1923.

كانت تجارة البلاد الأوروبية مع الشرق مصدر قوة وثراء دائم لهم، فقد كان امتلاك الدول الأوروبية للنفوذ والثروة متناسبًا مع نفوذها في البحر المتوسط، ومع تطور علاقاتها مع الشرق. ولهذا فمنذ القدم وشعوب أوروبا، وشمال إفريقيا، وغرب آسيا تتصارع للهيمنة على البحر المتوسط واحتكار الطريق إلى الهند.

وقد لعبت الطرق التجارية الكبرى دورًا مهمًا في التاريخ الإنساني: غزو طريق رئيسي أو ضياعه كان يحدد مدى ازدهار أو انهيار دولة من الدول. وينطبق هذا على الملاحة في البحر المتوسط والعلاقات مع الشرق. كان البحر المتوسط شأنًا من السياسة الدولية، فهو أداة ضرورية للحياة الدولية.

وبناءً على هذه الاعتبارات نتوصل إلى السبب الرئيسي لسيطرة وازدهار الإمبراطوريات الشرقية وكذلك الإمبراطورية الرومانية في قديم الزمان، وازدهار جمهورياتنا البحرية في العصور الوسطى، وازدهار إنجلترا في العصور الحديثة أيضًا، ويكمن في ظل هذه الاعتبارات السبب الأساسي أو الجوهري لمشكلة البحر المتوسط من وجهة نظر إيطاليا الفاشية.

أظهرت طبيعة العلاقات بين الشرق والغرب ثلاثة طرق رئيسية:

- طريق في أقصى الشمال، أكثر طولاً، وأكثر صعوبة، وهو طريق بري بالكامل، ويأخذ اتجاهًا طبيعيًا عبر البحر الأسود، فالوادي بين القوقاز وهضبة أرمينا، ثم بحر قزوين، فوادي تركستان، وبلدان تقع على سفوح جبال أفغانستان، ووصولاً إلى أقصى شمال الهند .

- الطريق الثاني: يبدأ من سواحل سوريا، متخللاً وديان دجلة والفرات وصولاً إلى الخليج العربي: ومن ثم يقطع بحرًا الخليج العربي وبحر العرب وصولاً إلى الهند.

- الطريق الثالث: في أقصى الجنوب ويعتبر بصورة كبيرة طريقًا بحريًا: فهو يمر بالبحار مثل: البحر المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب مع وجود تقاطع أرضي وحيد في مصر وبشكل خاص في برزخ السويس.

وكانت هذه الخطوط الثلاثة تحتفظ بأهمية تجارية وإستراتيجية وسياسية شديدة منذ القدم حتى أيامنا هذه، وتقطعها الآن السكك الحديدية التي تعد من أهم وسائل المواصلات مع الشرق.

ومما لا شك فيه أن الطريق الثاني، المشار إليه آنفًا، من أكثر الطرق الثلاثة سهولة وحيوية، ذلك الذي يستخدم برزخ السويس والبحر الأحمر، بل يمكن القول إن برزخ السويس، وبصورة عامة مصر، تعتبر دائمًا بوابة المرور الحقيقية بين الشرق والغرب، والتي كانت تتحكم قديم الزمان وفي العصور الوسطي بنسبة كبيرة جدًا في التجارة العالمية، وفي أيامنا هذه تتحكم على الأقل في نصف حجم التجارة. واكتملت هذه الوظيفة لمصر من خلال شبه الجزيرة الإيطالية التي تمتد من الشمال إلى الجنوب، وبالتحديد وسط البحر المتوسط متخللة قطاعًا عريضًا في وسط أوروبا، فبدت كذراع ضخمة تمتد لتأخذ المنتجات التي تصل من مصر لتوزع على أوروبا بأسرها.

لعبت إيطاليا دور الوسيط بين الشرق والغرب من خلال مصر لحقب عديدة واستفادت كثيرًا تجاريًا وحضاريًا، خصوصًا في عصور الازدهار؛ أو أفضل القول إن عظمة إيطاليا اعتمدت دائمًا على أهميتها في البحر المتوسط، لأن الموقع الجغرافي لبلدنا، يجعل البحر المتوسط بالنسبة لنا طريقًا وحياة، وإن كان بالنسبة للآخرين أقصر الطرق.

هذا هو المصير الحتمي الذي لا يمكن تغييره والذي فرضته علينا الجغرافيا، وينبغي علينا أن نؤيده ونطوره، ولكن لا يمكن أن نهمله أو نحاربه دون التعرض لخطر السقوط والموت. ولكن الدوتشي(*)، باعتباره مترجمًا وممثلاً ومطالبًا بحقوق ومصالح الشعب الإيطالي كله، أعلن في ميلانو في الأول من نوفمبر 1936، أنه إذا كان هناك تفكير في خنق حياة الشعب الإيطالي ببحر روما، فإن الشعب الإيطالي سوف ينتفض ويقف وقفة رجل واحد، مستعدًا للصراع بعزم لم يسبق له مثيل في التاريخ.

كان بالفعل للبحر المتوسط قيمة خاصة جدًا كطريق للنقل إلى الشرق، وبعد اكتشاف الأمريكتين، أصبح أيضًا طريق نقل للغرب. وإذا كانت البلاد المحيطة بالبحر المتوسط، غنية بالمواد الغذائية الأكثر ملاءمة للغذاء الإنساني، فلم يكن ينقص سوى العطارة والأحجار الكريمة، التي كانت تشكل الغرض الأساسي من التجارة في القدم وفي العصور الوسطى، والمواد الأولية منبع الطاقة، التي تسيطر على المرحلة الراهنة للحضارة، وتتوافر بكثرة في البلاد الشرقية والأمريكية. ومن ثم فإنه بدون متنفس حر تجاه المحيط الهندي والأطلنطي سوف تختنق بلاد البحر المتوسط.

لكن هذا المتنفس مرتبط بالتحكم في مضيق جبل طارق، وقناة السويس، ومضيق باب المندب. ومن يمتلك تلك الطرق يمكنه التحكم في حياة ومصير الدول المنغلقة على البحر المتوسط كما يحلو له. عندما بدأ العصر الحديث كانت حركة التجارة مع الشرق تمارسها البلاد المطلة على المحيط الأطلنطي، مستديرة حول إفريقيا، وبالتالي فقد البحر المتوسط جزءًا كبيرًا من أهميته. وبدأ من جديد يستعيد دوره في بداية القرن التاسع عشر، باعتباره

(*) هو لقب زعيم الفاشية الإيطالي بنيتو موسوليني، رئيس وزراء إيطاليا إبان نشر الكتاب الحالي.

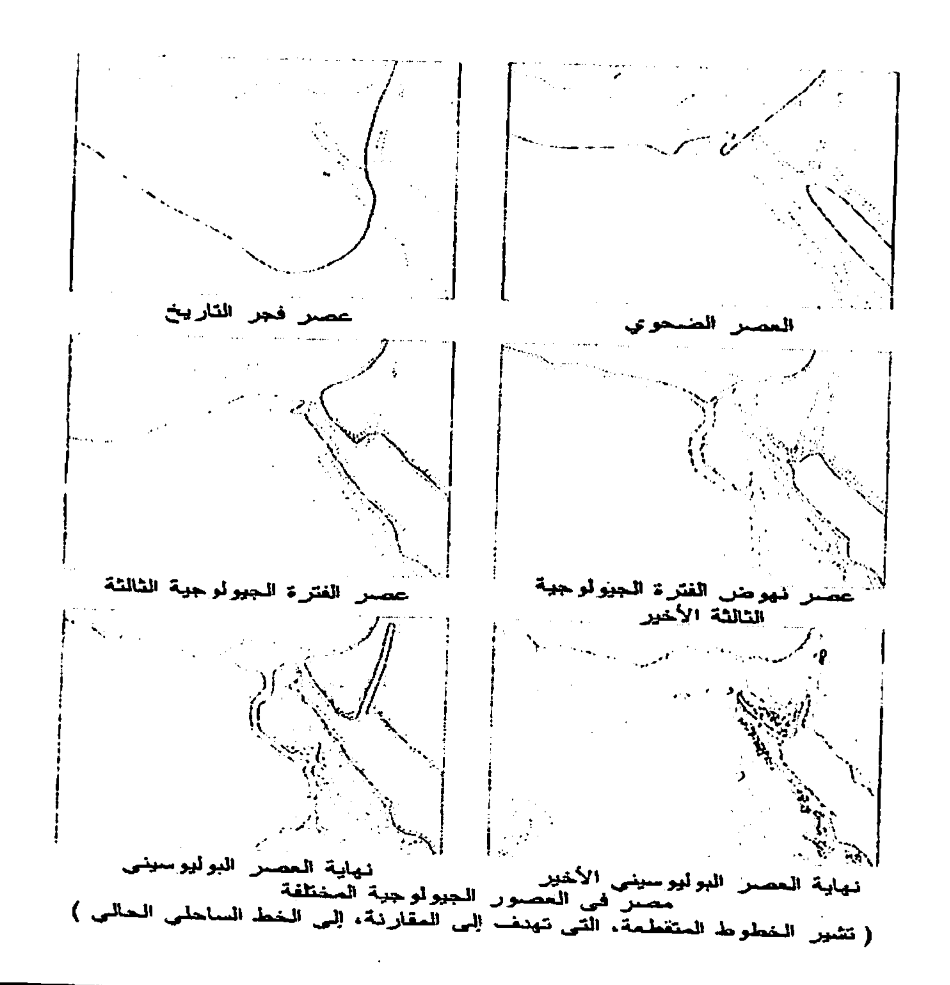
قد أصبح، من جديد، طريقًا انتقاليًا، لأن حركة التجارة مع الشــرق، بســبب التغيرات التي حدثت في التجارة ووسائل النقل، استعادت الطريق القديم من خلال البرزخ.

مع افتتاح قناة السويس اكتسب البحر المتوسط أهمية قصوى كطريق للنقل، وأصبحت حرية الدخول والخروج تلقى اهتمامًا دوليًــا كبيــرًا، ممــا أضفى أهمية على البلاد الواقعة على البحر المتوسط لاسيما إيطاليا التي تقع في مركزه.

تكتسب هذه الاعتبارات أيضًا قيمة أكبر إذا فكرنا في الأهمية التــي سوف تحظى بها القارة الإفريقية في المستقبل القريب في المجال السياســي، والسكاني، وفي اقتصاد أوروبا الحديثة وفقًا للمفهوم الجديــد لاوروإفريقيــا (Eurafrica)، والذي من المقرر أن تتولى فيه إيطاليا مهمة عظيمة، جديرة بماضيها وفضائلها الاستعمارية الفريدة.

الموقع الجغرافي، والأسباب التاريخية والعرقية، والتراثية، والفرصة السياسية، كل هذا يعطي لإيطاليا الحق الذي لا ينازعها فيه أحد في طــرح مشكلة البحر المتوسط كأولوية أولى[1].

([1]) شرح عام للأسباب التي بموجبها تختص إيطاليا بتولي وظيفة الإدارة البحر المتوسطية ، قدمه G. AMBROSINI، *IL Mediterraneo dal 1919 ad oggi*" في " Gli "Annali dell'Africa Italiana" حوليات إفريقيا الإيطالية"، عام 1941، رقم 1، صفحات من 35 – 66 . وفي سياق المصالح الإيطالية نفسها في البحر المتوسط وما يترتب عليه من ضرورة وجود نفوذ لإيطاليا في ذلك الحيز جاءت مجموعة من الكتابات لكتاب ألمان متعددين نُشرت تحت إشراف PAUL SCHMIDT،" Revolution im *Mittelmeer.Der Kampf um den italienischen Lebensraum,*1940" (نشرت مؤخرًا الترجمة الإيطالية لدي I.S.P.I). يؤكد شميدت Schmidt أن تحقيق ثورة في البحر المتوسط كجزء من الثورة



مصر في العصور الجيولوجية المختلفة
(تشير الخطوط المتقطعة، التى تهدف إلى المقارنة، إلى الخط الساحلي الحالي)

الكبرى في النظام الأوروبي الجديد، يجب أن ننجح في الوصول بالبحر المتوسط إلى أن يصبح : (شريان الحياة لإيطاليا والطريق العالمي لخير أوروبا) " Leben Italiens und Strasse der Welt für europaischen Wohlfahrt"، ص8 . توصل كلاوس Claus إلى النتائج نفسها في المقال المنشور في" برلين ـ روما ـ طوكيو"، عدد نوفمبر 1940. وهناك عرض مثير للاهتمام ومناقشة لما قاله شميدت وكلاوس قدمه ر. كانتالوبو R.Cantalupo في العدد نفسه المذكور من الحوليات، صفحات من 1- 32، *La pace euro-africana*. راجع أيضا V.SPIAGI في *"Il Mediterraneo legionario"*، روما، وزارة البحرية، 1941، وعن تصوراتنا المثالية عن البحر المتوسط في عصر البعث انظر الفصلين الرابع والخامس عشر .

واكب افتتاح قناة السويس (1869)، التي أعادت للبحر المتوسط أهميته العالمية الأولى وزادت عليها، وحدة شبة الجزيرة الإيطالية (1870).

لقد أوجب هذان الحدثان بصورة حتمية وجود طموح للشعب الإيطالي في السيطرة والسيادة على البحر المتوسط. وهذا ما توقعه رجال الدولة مسبقًا، ومن أبرزهم كافور وبسمارك، وهذا ما كان يفكر فيه الكتاب متقدو الذكاء. لكن أكثر المنحرفين عن الموقف الرائع لإنجلترا ولفرنسا في البحر المتوسط وعن الصعوبات الداخلية للدولة الإيطالية الجديدة لم يلاحظوا أن عصرًا جديدًا قد بدأ في السياسة المتوسطية.

الفصل الثاني

شق البرزخ في العصور القديمة

شهدت العصور القديمة، كما سبق وأشرنا، الاتصال بين البحر الأحمر والنيل، ثم بين البحر الأحمر والبحر المتوسط. يكمن الاختلاف بين المسارين في اختلاف الأهداف. كان هدف القدماء تسهيل العلاقات بين وادي النيل وسواحل البحر الأحمر؛ أما المحدثون فكانوا يحتاجون إلى تقريب المحيط الهندي لأوروبا.

تمثلت قناة القدماء في الاتصال غير المباشر، عبر وادي الطميلات، الذي كان يربط خليج السويس بالفرع الشرقي للنيل. كانت القناة على مقربة من المجرى الحالي لقناة المياه العذبة، الذي يحمل المياه من النيل إلى القناة البحرية، في تفرعها تجاه الجنوب.

وكون أن القدماء المصريين قد استخدموا طريقًا مائيًا غير مباشر لربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر من خلال النيل، فهذا شيء مؤكد. لكن هناك أيضًا أخبارًا غير مؤكدة عن تاريخ ومنفذ هذه القناة. المصادر المصرية نادرة وتفتقد التأكيد، وقد زودنا المؤلفون الكلاسيكيون بأخبار متناقضة. ويجبرنا الفحص الدقيق للمصادر الفرعونية على الاعتراف بأنه لا توجد وثيقة سابقة على العصر الفارسي تعطينا دليلاً قاطعًا على اتصال البحر الأحمر بالنيل. وقد تمت الإشارة إلى هذا الاتصال في بعض عصور التاريخ المصري، وقد ظل هذا الاتصال على أية حال في إطار الافتراضات. حتى إشارة ماسبيرو Maspero[1]، التي تمتعت بمصداقية عريضة لبعض الوقت، والتي صورت القناة من النيل إلى البحر الأحمر،

---

[1] Maspero، *Historie ancienne des peoples de l'Orient*، باريس 1904، ص 270 .

على أنها من بين الأعمال الكبيرة ذات الفائدة العامة التي أنجزت من قبل رمسيس الثاني، ثبت أنها عارية تمامًا عن الصحة. ففي بهو الأعمدة لمعبد الكرنك، أظهر النقش البارز المشار إليه من قبل ماسبيرو ويرجع تاريخه إلى عصر سونسرت الأول، إلى قناة تقع في منطقة القنطرة.

فيما يتعلق بالمؤلفين الكلاسيكيين يعتبر من المستحيل قبول إشاراتهم للتوصل إلى أخبار مؤكدة. وينسب كل من أرسطاطاليس[1]، وسترابو[2]، بلينيوس[3] تصميم وبداية إنشاء القناة إلى سيزوستريس، وهو فرعون أسطوري وردت الإشارة إليه ذات مرة على إنه رمسيس الثاني، من الأسرة التاسعة عشرة، وهذا التأكيد صار بلا معنى في وقتنا الحالي. وعلى النقيض، يؤكد كل من هيرودوت[4]، وديودور[5] أن الفرعون المصري نيخاو، من الأسرة السادسة والعشرين عزم وشرع في تنفيذ هذا العمل الضخم. كل هؤلاء كانوا متفقين بالإجماع على أن الفارسي داريوش الأول واصل هذه المغامرة؛ ولكن الخلاف يكمن فيما يتعلق بإتمام العمل. يقول هيرودوت إن داريوش أتم حفر القناة، بينما يؤكد ديودور وسترابو أن بطليموس الثاني هو الذي أتمها. ويستبعد بلينيوس فكرة استكمال حفرها تمامًا، وقد اجتهد مؤلفون

---

(1) Metereologia، 352، 26.

(2) السابع عشر، 804.

(3) Storia Naturale، المجلد السادس ، 165.

(4) Euterpe، C، 158

(5) I، 33.

محدثون، بارزون مثل كليديه Clèdet [1] ، وبورودون[2] Bourdon ، وبلانشير[3] Blanchère في شرح نصوص هؤلاء الكتاب القدماء المذكورين لتقريب وجهات النظر، وليتوصلوا إلى نتيجة واحدة، لكن كل هذا المجهود كان دون جدوى.

يختلف الوضع مع مملكة داريوش الأول (485 –523) قبل الميلاد. هذا الملك الذي ينتمي إلى الأسرة الأخمينية الفارسية، والذي أقام فترة طويلة في مصر، ترك لنا مجموعة من اللوحات التذكارية لحفر القناة. كانت هذه اللوحات موجودة على الضفة اليمنى من النهر وبشكل مرئي بحيث يراها البحار الذي كان يبحر باتجاه البحر. كانت اللوحة الأولى في "تل المسخوطة"، بالقرب من المدينة التي أقامها رمسيس الثاني في وادي طميلات، على بعد 17 كيلومترًا من غرب مدينة الإسماعيلية. تقع اللوحة الثانية بين بحيرة التمساح والبحيرات المرة، وبشكل دقيق أعلى مرتفع سيرابيوم. وترتفع اللوحة الثالثة بالقرب من البحيرة المرة الصغرى ، بالقرب

([1]) مذكرات حول برزخ السويس في " *Bulletin de l'Institut francais d' archeologie orientale*"، المجلدات XVI ، XVIII، XXI ، XXIII ، بالأخص *Les Voies Navigables*، المجلد XXIII ، الصفحات من 52 – 84.

([2]) *Anciens canaux, anciens sites et portes de Suez*، في " Memoires de la Societe de geographie d'Egypte " القاهرة 1925 .

([3]) كلمة (قناة Fossa) في قاموس آثار القدماء لدرامبرج – ساليو Daremberg-Saglio. وهناك بعض الكتاب القدامى الجديرين بالذكر منهم: LETRONNE في مجلة " Revue des deux Mondes"، XXVII، 1841، الصفحات من 215 – 235؛ De la civlisation egyptienne depuis Psammitichus jusqu'a la conquete d'Alexandre، 1845، الصفحات من 16-19؛ A. von HUMBOLDT، Kosmos، Stuttgart 1841، المجلد II ، صفحة 159، ومن 202 – 204 .

من كبريت. بينما كانت اللوحة الأخيرة على بعد ستة كيلومترات من شمال السويس. لم يتم العثور على اللوحة الثانية لسيرابيوم، ووصل إلينا الثالثة في حالة سيئة من الحفظ، ولم يتبق منها سوى أجزاء مفككة، تكاد النصوص عليها تكون مطموسة .

نقشت هذه اللوحات على الوجهين، أحدهما: خصص للنص المصري، والآخر: للكتابة باللغة المسمارية القديمة. وكما هو الوضع مع جميع الآثار الأخرى للملك الكبير، قسمت اللوحة الأخيرة إلى ثلاثة أجزاء، كانت تنسخ تصريح الملك داريوش نفسه بثلاث لغات مختلفة، الفارسية والعيلامية والبابلية، وهو كالتالي[1]:

" أنا الفارسي، مع (الجنود) الفارسيين، استوليت على مصر، وأمرت بحفر النهر، بدءًا من النهر الموجود في مصر (كان اسمه بيرو)[2]وصولاً إلى النهر المر الذي ينبع من فارس. وحفّر هذا النهر كما أمرت، وأبحرت سفن مصر على هذا النهر وصولاً إلى فارس كما كنت أرغب".

على أي حال إذا كان داريوش هو الذي حفر القناة، فما حقيقة تلك الحكاية الراسخة، التي تنسب هذه المغامرة إلى فراعنة قبل داريوش بوقت كبير؟ لم يكن التفسير بشيء عسير، إذا أمعنا النظر. فوفقًا لما سبق وعرض في الفصل الأول، كان البحر المتوسط يتصل بالبحر الأحمر، في العصور الجيولوجية الأولى، وكان واد طميلات يشكل أحد فروع النيل، الذي كان

([1]) الوصف، والببليوجرافية، والنصوص الهيروغليفية لهذه اللوحات مع الترجمة والتعليق يمكن قراءتها في G.Posener ، *Première domination perse en Egypte* ، (Bib . d`Ètudes ,XI) ، من 48 : 87 .

([2]) يقصد النيل .

يصب في الذراع التي كانت تربط البحرين. وحتى بعد أن اختفى هذا الذراع وتبقت البحيرات، استمر واد طميلات في نقل مياه النيل. هذه المياه لم تهجر الوادي سوى ببطء شديد جدًا. في عام 1800 حدث بصورة خاصة فيضان شديد جدًا في النهر، مجتاحًا السدود، غازيًا الوادي وتقدم وصولاً إلى بحيرة التمساح. كانت تتكرر هذه الظاهرة بصورة متتابعة في العهود القديمة جدًا، باستثناء المائة والأربعين سنة الماضية. وقبل أن تختفي ذراع النهر وتصير واديًا، تحول إلى مجرى مائي متقطع (موسمي). وأثناء تلك الفترة، لضمان توفير كمية من المياه الكافية للري وللملاحة، كان يلزم الحفاظ على القناة في فترة نضوب النهر. مع مرور الوقت لم يعد هذا العمل كافيًا بل أصبحنا نحتاج إلى تعميق مجرى النيل. وبالتدريج أصبحت ذراع النيل قناة صناعية.

ومع الوقت تلاشت فكرة أن هذا الطريق المائي كان يومًا ما أحد فروع النيل، والتلميحات والشارات إلى أعمال الإشراف والتعميق، المحفوظة في العادات الموروثة وفي المصادر المصرية، كانت تفسر على أنها أعمال لإنشاء القناة نفسها. ونظرًا لأن العديد من الفراعنة كانوا مهتمين بفكرة الحفاظ بشكل جيد على الطريق الذي كان يستخدم في الملاحة، والري، وتوصيل المياه للمناطق المأهولة بالسكان خلال مساره، تشكلت روايات غير مؤكدة ومتضاربة فيما يتعلق بصاحب فكرة إنشاء القناة.

علينا أن نميز في هذه القناة الخاصة بالفراعنة بين فرعين أولهما: الغربي-الشرقي، أي الفرع القديم للنيل الذي يبدأ من تل بسطا ويمتد إلى وادي طميلات وصولاً إلى بحيرة التمساح؛ والآخر الشمالي- الجنوبي، أي الذراع القديمة للبحر الذي كان يبدأ من بحيرة التمساح وصولاً إلى السويس. كان هناك سبب منطقي لوجود الفرع الأول، بغض النظر عن ربط النيل بالبحر الأحمر. كان الوادي مأهولاً بالسكان وأراضيه مزروعة. كانت

الزراعات تحتاج إلى الري، والتكتلات البشرية تحتاج إلى المياه الصالحة للشرب. ومن ثم يصبح الأقرب للواقع أنه قد تكون هناك قناة للري والشرب في وادي طميلات على الذراع القديمة للنيل. وعندما أصبحت هناك رغبة في إنشاء اتصال بين النهر والبحر الأحمر تم الاكتفاء بتعميق القناة وتوسيعها لتسمح للسفن الكبيرة بالملاحة.

كان هناك طابع مختلف للفرع الشمالي-الجنوبي للقناة، ذلك الذي يربط الطرف الشرقي لوادي طميلات بخليج السويس. فمن المحتمل أنه لم يكن يتوافق نهائيا مع الاحتياج المحلي، وكان يخدم الملاحة فقط . وشأنه شأن الفرع الغربي-الشرقي للقناة، حل محل الفرع الشمال-الجنوبي، في ممر مائي طبيعي، ولكنه ممر بحري. ولقد توارى هذا الجزء البحري للقناة قبل الجزء المتكون بفعل مياه النيل، وأدى تكون عتبة سرابيوم إلى فصل قاع خليج السويس وخلق بحيرة التمساح، وعتبة شلوف Scialùf وعتبات أخرى ثانوية إلى فصل الخليج عن البحيرات المرة. لكن التحول هنا جاء تدريجيًا أيضًا، وخلال الحقبة الفرعونية القديمة كانت كل موجات المد، وفيما بعد موجات المد الكبرى فقط، كانت تتجاوز العتبات وتهيئ الممر البحري مرة أخرى. هكذا كانت هناك فترة من الاتصال الموسمية، مرهونة بتلك التي كانت فيها تقوم الفيضانات بإعادة خلق مجرى للمياه في وادي طميلات. ويدل على هذا ما ورد في التوراة عن قصة هروب موسى وشعبه من مصر، وغرق جيش فرعون في المياه. لم يكن من الممكن حفر الجزء الشمالي-الجنوبي للقناة، بسبب موقعه، وشكله، والصعوبات التي كانت تعوق تنفيذه، إلا إذا كانت السلطة الرئيسية قوية بالقدر الكافي للشروع في تنفيذ مثل هذه الأعمال الضخمة التي تهدف لتحسين الاتصالات الخارجية لمصر. فرض داريوش الأول، الذي كان لديه حاجة ملحة لتسهيل الاتصالات بين الأقاليم

الخارجية وبلاد فارس، والزاخرة بالموارد اللانهائية، هذا العمل، ونجح في تنفيذ الربط بين النيل والبحر الأحمر. ولكنه لم يشيد سوى الجزء الشمالي_الجنوبي للقناة، حيث وضعت اللوحات التذكارية: قد أولى الملك الكبير اهتمامه الشديد لهذا الفرع الذي كان يعمل تنفيذه بالفعل.

هكذا اكتملت القناة بفعل داريوش وأخذت لقب قناة الفراعنة .

وفي عهد البطالمة وبالتحديد تحت حكم بطليموس فيلادلفوس، سنة 270 قبل الميلاد، لم يتم التخلص من الرمال الموجودة في القناة وتوسيعها فحسب، بل قام أيضًا بعمل تجديدات أكثر فائدة. قام بطليموس فيلادلفوس بإقامة سدود في نهاية القناة على البحر الأحمر، وكان هذا النظام قد تم اكتشافه قبل قليل. ومع أن هذه السدود كانت بدائية، لكنها، كما يؤكد سترابو، كانت تسمح بتسهيل الملاحة من القناة إلى البحر ومن البحر إلى القناة. حينئذ أخذت القناة لقب قناة البطالمة.

لم يكن لدى بطليموس فيلادلفوس ثقة في فعالية الأعمال المنجزة، لأنه توقع حتمية استمرار الأعمال لحماية القناة من تراكم الرمال، فأنشأ طريقًا للنقل من ميوس هورموس (القصير القديمة) ومن برنيس على السواحل المتوسطة للبحر الأحمر إلى قفط، في أعلى النيل. وقد ثبت بالفعل صحة توقعاته، ولأنه في عهد خلفه من الرومان بدأ تراكم الرمال في القناة من جديد، ووجب على الرومانيين المبادرة بأعمال كبيرة لجعل القناة صالحة للملاحة. بدأت هذه الأعمال من قبل ترايانوس (تراجان) واستمرت واستكملت من قبل هادريانوس. وعندئذ تغير اسم القناة مرة أخرى، وأصبح يطلق عليها اسم النهر الإمبراطوري وأيضًا نهر تريانوس، واستمر الرومان في سيطرتهم على القناة بعناية كبيرة، وكانت تخدم اتصالاتهم المستمرة مع الهند، لكنهم طوروا أيضًا نظام التجول البري عبر الصحراء بين سواحل

البحر الأحمر وأعلى النيل، وكان هذا بمثابة إشارة واضحة إلى أن القناة لم تكن كافية لحركتهم تجاه الشرق.

وقد أضفى نهوض روما على مشكلة الاتصالات بين البحرين المتوسط والأحمر مفهومًا وقيمة ليست فقط محليةً، لكن يمكن القول، وفقًا للمعارف الجغرافية للقدماء، بأنها قيمة عالمية. قد نظر الرومان إلى مشكلة القناة من منطلق أوسع من كل الاتصالات البحرية وطرق القوافل بين الغرب والشرق، في إطار أشمل وأكثر تعقيدًا، بدءًا من سواحل الهند إلى سواحل كل دول البحر الأحمر.

أثناء فترة انهيار الإمبراطورية الرومانية انغمرت القناة تمامًا بالمياه، لدرجة أن عمرو (بن العاص)، الفاتح العربي لمصر (639-641) بأمر من الخليفة عمر (بن الخطاب)، نظرًا للحاجة الماسة لوجود اتصالات يسيرة مع شبه الجزيرة العربية، بدأ الحفر من جديد وأطلق عليها اسم قناة أمير المؤمنين. ووفقًا للمؤلفين العرب تم تدمير القناة عام 767 هجرية بأمر من الخليفة المنصور بهدف إخماد الفتنة بالمدينة. ولكن يبدو أن هذا الأمر ضعيف الاحتمال؛ أما الرأي الأكثر احتمالاً فهو أن القناة لم يتم الحفاظ عليها بما هو ضروري من صيانة حتى تراكمت بها الرمال وأصبحت غير مجدية للأبد.

وبالرجوع إلى التاريخ القديم نلاحظ بسهولة أن مصير برزخ السويس لم يكن مرتبطًا بمصير مصر فحسب، بل بمصير العالم المتحضر. في العصور القديمة لم تظهر قوة عظمى إلا بعد سيطرتها على الطريق الطبيعي للمرور من الشرق إلى الغرب؛ وملوك العالم القديم الذين طمعوا في السيطرة على العالم، لم يتصوروا أنهم بالغو طموحهم إذا لم يضعوا أقدامهم أولاً في مصر ويسيطرون على العلاقات الدولية من خلاله

الفصل الثالث

فينسيا * الفكرة الأولى لشق قناة مباشرة

عقب سقوط مصر في أيدي البيزنطيين في نهايــة القــرن الرابــع، وانهيار الوحدة السياسية للإمبراطورية الرومانية في القرن الخامس، تراجعت بصورة كبيرة العلاقات التي كانت تربط بين إيطاليا ومصر، علــى مــدار القرون الأربعة بداية من نهاية الحقبة الجمهورية للدولة الرومانية، لاسيما في السنوات الأولى من الفتح العربي. فلم تكن تلك الفترة أكثر من مجرد فتــرة ركود.

وبالفعل استأنفت إيطاليا علاقاتها مع الشرق فــي القــرن الثــامن، وعززت تلك العلاقات بشدة في وقت ضــئيل، حتــى أصــبحت المركــز الاقتصادي لأوروبا في العصور الوسطى، ولعبت دورًا مهمًا كرابط تجاري بين الشرق والغرب، وسبقت جميع الشعوب الأخرى في عملية الاســتعمار، التي عرف من خلالها الإيطاليون كل أشكال الاستعمار التي اكتملت بعد ذلك في الأزمنة التالية[1]. تزخر كتب تسجيل الأخبار اللاتينية، والعربية، وســير

---

* الاسم الأكثر شعبية حاليًا في اللغة العربية لمدينة البندقية الإيطالية، وهي في الأصل فينيسيا Venezia.

([1]) فيما يتعلق بتجارة الجمهوريات البحرية الإيطالية مع الشرق خلال القرون الوسطى . انظر العملان الكلاسيكيان: W.HEYD، *Storia del commercio del Levante nel Medio Evo*، تورينو Torino 1913، (ترجمة عن الفرنسية)؛ SCHAUBE، *Storia del commercio dei popoli latini nel Mediterraneo*، تورينو 1915، (ترجمة عن الألمانية)؛ أيضًا SEGRE، *Storia del commercio*، تورينو 1923، المجلد I؛ G.MANFRONI، *Il dominio*

del Mediterraneo durante il Medio Evo، في المجلة البحرية، مارس 1900؛ انظر أيضًا، *I Colonizzatori italiani durante il Medio Evo e il Rinascimento*، ضمن مجموعة "L'opera del Genio italiano all'estero"؛ N. IORGA، *Relation entre l'orient et l'occident au moyen age*، باريس1923؛ و *Points de vue sur l'histoire du commerce de l'orient*، باريس 1924؛ G. VOLPE، *Italiani fuori d'Italia alla fine del Medio Evo in momenti di vita italiana*، Firenze، 1925؛ DE LUIGI، *Il Mediterraneo nella politica europea*، نابولي 1925، الفصلان I و II؛ P.SILVA، *Il Mediterraneo dall'unita di Roma all'unita d'Italia*، ميلانو 1926، الفصلان IV و V؛ CHARLES DE LA RONCIERE، *La decouverte de l'Afrique au moyen-age*، القاهرة 1924 – 1927، المجلد الثالث، انظر المجلد الثاني بشكل خاص، الصفحات من 91 –107، في" *Memoires de la Societe Royale de Geographie d'Egypte* ". فيما يتعلق بالعلاقات بشكل عام بين إيطاليا ومصر خلال الحقب التاريخية المختلفة انظر أيضًا CALDERINI، *Rapporti di cultura fra l'Italia e l'Egitto*، مقدمة ، ميلانو 1921؛ G.BERTACCHI، *L'Italia e il suo Mare*، تمهيد، في "Conversazioni geografiche"، تورينو 1925؛ P.L ANZONI، *Venezia nell'India*، حوار، فينسيا 1896؛ A.SOLMI، *Le vie dell'Oriente*، في " Gerarchia"، مارس 1924. ولمزيد من الأخبار عن تاريخ العلاقات بين إيطاليا ومصر انظر المجلد *L'Italia e il Levante*: دراسات ووثائق مجمعة ومنظمة . عن Tommaso Sillani ، روما "La Rassegna Italiana"، 1934؛ خصوصًا الثلاث كتابات الأولى لـ R.Paribeni، C.Manfroni، C.Masi؛ راجع أيضًا المجلد *L'Italia e L'Oriente medio ed estremo*، مع أدب متعقل والعديد من الوثائق غير المنشورة ؛ G.VOLPE، *Fra Storia e politica*، روما 1924، الصفحات من 281 – 384؛ A.Sammarco، *Gli Italiani in Egitto*، الإسكندرية مصر 1937 .

حياة القديسين، بالدلائل على تنوع طرق التجارة التي كانــت تــربط مــدننا البحرية مع دول حوض البحر المتوسط شرقًا وبالأخص مع مصر.

لم يكن التجار الإيطاليون يجهدون أنفسهم أيضًا للوصول لبلدان منشأ المنتجات التي كانوا يريدون أن ينقلوها إلى أوروبا، أما حالة مــاركو بولــو وأسرته الذين أقاموا لفترة طويلة في وسط آسيا وشرقها الأقصى للاشــتغال بالتجارة، فلم تكن إلا حالة شاذة خارجة عن المألوف. ولكن فيما يتعلق بتجار فينسيا، وبيزا وجنوه فلم يجتازوا الساحل، وأقصى ما وصلوا إليه الأســواق الكبرى داخل سوريا، في حلب، وأنطاكيا، ودمشق، وفي مصر وصلوا حتى القاهرة، التي كانت تسمى في ذلك الوقت بابليون. في تلك الأسواق التي كانوا يترددون عليها كان التجار الإيطاليون يعثرون على كل السلع التي يبحثــون عنها متوفرة، بعد أن نقلتها الشعوب العربية، في مكان صغير، عن طريــق البر من خلال صحراء آسيا وشبه الجزيرة العربية وسوريا، ولاســيما عــن طريق البحر.

وقد أظهرت الموانى المصرية مزايا أكبر في نقل السلع من الشــرق الأقصى، والتي يمكن أن تصل إليها السلع الاستوائية والشرقية بصورة كاملة عن طريق البحر. قديمًا من جزيرة سيلان التي كانت تتدفق إليها المنتجــات الصينية من جزر سوندا والهند، كان البحارة العرب، وربما الإثيوبيون أيضًا، ينقلون السلع إلى خليج عدن، بالإضافة إلى منتجات إثيوبيا والسودان، ومــن هناك كان معظمها يقطع مسافة قصيرة عبر البحر الأحمر، ثم يــتم تفريــغ البضائع على الساحل المصري، وعبر الصحراء كان يتم شحنها من خــلال النيل، حتى تصل البضائع إلى الإسكندرية. كان هــذا دائمًــا هــو طريــق

المواصلات القديم منذ عصر الإمبراطورية الرومانية، وكان يتيح أفضل الظروف وأقل التكاليف لنقل المنتجات زائدة الطلب عليها، من أقاليم الرياح الموسمية إلى غرب أوروبا.

وقد قللت الاكتشافات الجغرافية لكولومبوس وفسبونتشي، واكتشاف الطريق البحري المباشر للهند في الفترة مابين نهاية القرن الخامس عشر وبداية القرن السادس عشر من قيمة الطرق القديمة، التي كان يقوم الشرق في ذلك الوقت بنقل بضاعتهم من خلالها إلى أوروبا، وبدأ الركود التجاري للبحر المتوسط ولإيطاليا. وأصبحت الحركة المرورية من البحر المتوسط أطلسية، وفيما بعد أصبحت هي طريق التجارة العالمية؛ ونظمت شعوب أوروبا الغربية والشمالية، نفسها في دول قوية ذات وعي قومي ناضج؛ عززها موقع جغرافي أكثر ملاءمة للتجارة الجديدة، فانتزعوا السيادة التجارية من مدننا البحرية، وجاء الغزو التركي لشرق البحر المتوسط ليجعل موقفنا أكثر خطورة.

وفي شهر يوليو عام 1501، عندما علم أهل فينسيا أن السفن البرتغالية قد عادت مرة أخرى من بلاد الهند إلى لشبونة محملة بالتوابل، غزاهم إحساس خطير بالقلق. "بوصول هذا الخبر لفينسيا، كما يسجل بريولوي في مذكراته[1]، شعرت المدينة كلها بالأسى الشديد وسيطر عليها الذهول، واعتبر أكبر الحكماء هذا الخبر هو أسوأ ما يمكن أن يصل من أخبار".

---

(1) PRIULI ويومياته، ص 108: S.ROMANIN، *Storia documentata di Venezia*، 1853 – 1861 المجلد IV، صفحة 460 .

مع نقل مركز التجارة بالإضافة إلى تدمير الحركة المرورية بفينسيا أدى الموقف إلى ضعف المراكز التجارية بالشرق أيضًا، خصوصًا الإسكندرية والقاهرة.

يصف لنا سانودو في يومياته[1] مدى فظاعة الموقف الاقتصادي الاستراتيجي الذي وضعت فيه مصر بعد الطواف البحري الإفريقي للسفن البرتغالية. لكن فينسيا، كان يقوم عليها حكام يتحلون بالحكمة والوعي، وواجهوا الخطر الجديد باللجوء إلى تدابير علاجية في كل من السياسة الداخلية والخارجية.

وهكذا تم إنشاء مفوضية التوابل Additio Specierum، وهو مجلس مكون من أشخاص مختصين بشئون الاقتصاد والمستعمرات، تم تكليفهم بفحص مشكلات تجارة التوابل. وقد أجرى هذا المجلس مباحثات مع سلاطين مصر لكي يتم تخفيض الرسوم المفروضة على السلع، حتى يمكن مواجهة المنافسة البرتغالية في الأسواق الأوروبية. توصلت فينسيا إلى عرض اقترحته على سلاطين مصر والقسطنطينية بعمل رابطة لمحاربة البرتغاليين. لكن الحل الأكثر تأثيرًا لوقف حالة التدهور هو أن تدرس فينسيا على الفور عملاً تقنيًا متقدمًا يتمثل في فتح طريق بحري قاطع لبرزخ السويس. ففي إحدى جلسات المجلس بتاريخ 10 يونيو 1504 تم عرض الاقتراح ومناقشته: "هناك أمر لا نود أن نغفله، وقد ذكر الكثيرون مدى أهميته في منع البرتغاليين من الإبحار وعرقلتهم، وهو اقتراح حفر قناة تصل البحر الأحمر مباشرة ببحرنا هذا، بسهولة وسرعة، مثلما جرى التفكير فيه

([1]) المجلدات IV و V و VII، أخبار: القاهرة، كلكتا، الهند .

وتنفيذه في الماضي[1]". كان لدى الفينسيين تصور محدد لأهمية شـق قنـاة بحرية عبر برزخ السويس في الحياة التجارية، فمن خلاله قد تكـون القنـاة طريقًا بحريًا لبلاد الهند مثل الطريق الذي اكتشفه البرتغاليون، لكنه أقصـر وآمن للغاية. هذا الطريق لن يحافظ على القوة التجارية والسياسـية لأمـراء فينسيا فحسب، بل يزيدها وينميها، وفي الوقت نفسه يحافظ على أهمية البحر المتوسط، الذي يعتبر مركزًا لحركة المرورية العالمية، ويطورها.

لكن الصراعات المستمرة للتصدي لزحف الأتراك في بلاد المشرق، والشكوك حول الإمكانية الحالية للقناة، والخوف من سرعة تراكم الرمال بها، والاعتقاد المزيف بوجود اختلاف كبير في المستوى بين البحرين، ومعـاداة المسلمين ورفضهم السماح للأجانب بالتغلغل بشكل يسير في بلادهم، كل هذه الأسباب منعت الفينسيين من تنفيذ هذا التصميم الجريء، ومع ذلـك انتهـت هيمنتهم التجارية والسياسية بالانهيار المحتوم.

([1]) فينسيا، مجلس العشرة، أجزاء مختلطة، سلسلة XVI، عام 1504؛ سجلها FULIN، *Il canale di Suez e Venezia*، أرشيف فينيسيا، المجلد II، صفحات من 175 – 182. انظر أيضًا CHARLES-ROUX، *L'Isthme et le canale de Suez*، المجلد I، صفحة 41 وما بعدها؛ E.MICARD، *Le Canal de Suez et le genie francais*، باريس ، صفحة 27 وما بعدها؛ وبصورة خاصة BARATTA *Venezia e il taglio dell'Istmo di Suez* (1504 – 1586)، في " La Geografia"؛ Novara 1925، رقم واحد، صفحات من 3–20 وA.GIACCARDI، SELIM CATTAN، *La colonizzazione spagnuola e portoghese nei sec XVI E XVII secondo I documenti dei diplomatici veneziani: Venezia di fronte alla colonizzazione spagnuola e portoghese*، في" Rassegna Italiana"، روما، مارس 1932، صفحات من 278 – 288 .

يتحدث فولتير في مقالة له" عن السلوك" Essai sur les moeurs عن محاولة فينسيا شق قناة عبر البرزخ فيقول: "بدون رحلة فاسكو دى جاما Vasco de Gama، لأصبحت هذه الجمهورية (فينسيا) في أقصر وقت أكثر القوة تفوقًا في أوروبا، لكن طريق رأس الرجاء الصالح انحرف بمصدر ثرواتها.

" تقدم الفينيسيون المهتمون بمصر في محاولة منهم لعرقلة حركة تقدم البرتغاليين، باقتراح لسلطان (مصر) لكي يقوموا بشق برزخ السويس على نفقتهم وحفر القناة التي ستصل النيل بالبحر الأحمر. كان هدفهم من هذا المشروع هو الحفاظ على إمبراطورية التجارة مع الهند، ولكن الصعوبات و العراقيل حالت دون إتمام هذا المشروع الكبير".

تعتمد الفكرة التي وضعها أهل فينسيا على شق طريق ملاحي عبر البرزخ لتجنب الآثار السلبية التي ترتبت علي اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح فيما يتعلق بتجارتهم، وكان من الطبيعي أن تنتشر أيضًا في تلك البلاد التي عانت من الآثار نفسها نتيجة للسبب نفسه، أي في مصر و القسطنطينية.

وتثبت لنا بالأدلة أن سلاطين مصر و القسطنطينية قاموا بالعديد من المحاولات لإنشاء القناة عبر البرزخ. فقد قام الرحالة الإيطالي لويجي رونتشينوتو Luigi Roncinotto، من فينسيا، بزيارة مصر وشبه الجزيرة

العربية وبلاد فارس والهند في الفترة من عام (1529 - 1532)، وتــرك لنا رواية شيقة[1] .

يقول رونتشينوتو خلال زيارته لمنطقة البرزخ: "ثم ذهبت فيما بعــد إلى الفرما، حيث وجدت في ذلك المكان عشرين ألف جندي مكلفين بالقيــام بعمل الحفرة، التي كانوا يقولون إنها حفرت قديمًا عن طريــق الرومــانيين العظماء؛ بمعرفة سبعين ألف إيطالي، وكان يقّال فيما يتعلق بهذه الحفرة، إنها كانت تمتد من البحر الأحمر إلى النيل وصولاً إلى الإسكندرية، وكانت تأتي السفن القديمة من الهند لإيطاليا، مُحملة بالتوابل". وقد كرر رونتشينوتو الكلام نفسه مع بعض الإضافات أثناء سرده رحلته الثانية للأماكن نفسها.

كان فيليبو بيجافاتا Filippo Pigafetta، أحد أفراد الأسرة النبيلــة التي كان ينتسب إليها رفيق البحار الشهير ماجلان، قــد زار مصــر عــام 1576، وقام في العام التالي برحلة إلى جبل سيناء؛ وفي عــام 1586 زار جبال الألب، ودمشق والقدس.

والجدير بالذكر أن تقرير رحلة مصر وجبل سيناء يعد صورة مــن نسخة أصلية تمتاز بدقة الأخبار، في حين أن وصف شبه جزيــرة ســيناء، وخليج السويس، والبحر الأحمر، يعد هو الوصف الأول المعزز بالمعلومات الغزيرة الدقيقة عن الأخبار النادرة والمغلوطة للرحالة والجغرافيين في تلــك الآونة، وقد ســبق ذلــك أعمــال بوكــوك Pococke 1738، ونــايبوهر

---

(1) نشرت في عام 1545 من قبل Aldo Manuzio في فينسيا ضمن مجموعة رحلات الشرق؛ انظر MARCO FOSCAIN، Della letteratura veneziana، بادوفا 1752، المجلدI، صفحة 410 .

Niebuhr 1762 بقرنين من الزمان: التكوين الجبلي، وطبيعة السـواحل، والرياح، والبحار، وتطابق الأسماء الحديثة والقديمة، جميعهـا أمـور تـم ملاحظتها ومناقشتها من جانب بيجافاتا. والجدير بالذكر والملاحظة ما كتبـه بيجافاتا عن مشكلة القناة القديمة التي كانت تربط البحر المتوسـط بـالبحر الأحمر. فقد وضع تصميمًا دقيقًا لذلك الاتصال المائي غير المباشر القـديم، معتمدًا على المراجع القديمة الموثقة، دون أن يتوانى عن فحصـها فحصًـا نقديًا[1].

فيما يتعلق بعمل اتصال مباشر بين البحـرين يخبرنـا بيجافاتـا أن شخصًا اسمه سينان باسا Sinan Bassa كان" قد حاول أن يحفر حفرة كبيرة حتى ينقل على نحو أسرع، وبأقصر الطرق الممكنـة، السـفن والمدفعيـة والإمدادات الحربية وغيرها من الأشياء الأخـرى إلـى السـويس، دون أن يفرغها أولاً (كما كان الحال من قبل) في الإسكندرية ومن ثـم تُنقـل إلـى القاهرة عبر النهر، ومن هناك برًا إلى السويس". ولكن هذه الحفرة، على حد قوله، لم تستكمل لأنه كان يخشى أن تغمر أمواج البحر الأحمر مصر، لكون منسوب المياه به أعلى من منسوب مياه البحر الأبـيض المتوسـط، وهـذا الخوف الظاهر ليس له أساس من الصحة وفقًا لرأي بيجافاتا. فهـو يلاحـظ بشكل دقيق أنه إذا كان هذا الاختلاف في المستوى قائمًا بالفعـل" لتوغلـت المياه داخل البحر الأبيض المتوسط بهذا الشكل، وخرجت عبر مضيق جبـل طارق وتفرقت في المحيط الأطلنطي"؛ ويخلص بيجافاتا إلى أن السبب الذي

(1) ALBERTO MAGNAGHI، *Il golfo di Suez in una relazione inedita di Filippo Pigafetta* في (Boll . Soc .Geog .Ital) السلسلة IV، المجلد IX، الجزء I، صفحات من 145 إلى 177، من 284 إلى 312، روما 1910.

يعتمد على اختلاف المستوى كان مجرد حجة *تافهة*. أما الأسباب الحقيقية فكانت تكمن في النفقات الضخمة والصعوبات الخطيرة المتعلقة بذلك المشروع الضخم.

الفصل الرابع

مشكلة السويس في القرنين السابع عشر والثامن عشر

لم تنقطع العلاقات التجارية مع الشرق عبر مصر حتى بعد اكتشاف الدوران البحري حول إفريقيا. كان سقوط الطريق المصري أقل سرعة وعمقًا مما كان متوقعًا. كانت حركة البضائع عبر البرزخ نشطة إلى حد ما خلال القرن السابع عشر بأكمله، وفي القرن التالي مهما كان قدر الحركة التي كان من شأنها أن تبعد عن البحر المتوسط، تيار التجارة الأوروبية مع الهند ليجتذبها طريق رأس الرجاء الصالح، إلا أن طريق السويس لم يتم هجره نهائيًا، واستمرت كمية محدودة من البضائع في المرور من خلاله.

وتؤكد كل المذكرات الخاصة بهذه الحقبة المتعلقة بالتجارة المصرية على هذا الانتقال[1].

من بين الجمهوريات البحرية الإيطالية استمرت اثنتان فقط في الحفاظ على التجارة مع الشرق، وهما فينسيا وجنوه؛ وواحدة أخرى ظهرت

([1]) كان العمل الخاص بالسيد PAUL MASSON، *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII siècle*، باريس 1911، ذو مادة وثائقية غنية، حيث يعطي الكثير من الأخبار ليس عن التجارة الفرنسية فحسب بل أيضًا عن التجارة الإيطالية والأوروبية بشكل عام. جوفاني دونا Giovanni Dona، الذي كان يتقلد منصب قنصل فينيسيا في مصر لمدة خمس سنوات تقريبا، ترك لنا، في عام 1630، تقريرًا عن الحالة السياسية والتجارية لمصر وخاصة مع فينيسيا. قد تم حفظ هذا التقرير المهم جدا نظرا لوفرة ودقة الملاحظات به في أرشيف الدولة بفنيسيا دون أن ينشر(التقارير، B. 31) .

وهي ليفورنو. لكن التجارة الفرنسية على نحو خاص هي التي أخذت في التطور مع بلاد الهند من خلال مصر.

الغزوات التي قامت بها فرنسا في بلاد الهند، والتفوق الذي حققته في الصناعة والتجارة على يد هنري الرابع وسولي ولويس الرابع عشر وريتشليو، أشعلت الرغبة لدى فرنسا في المشاركة في طريق التجارة الكبرى مع الشرق والذي جنت منه هولندا وإنجلترا ثروات كبيرة. وكانت كل من هولندا وإنجلترا، بعد انتصارهما على البرتغاليين والأسبان، يتصارعان فيما بينهما للسيطرة على طريق رأس الرجاء الصالح.

أما فرنسا، فعلى النقيض، كانت ترى أن طريق السويس هو وحده القادر على منحها احتمالية نجاح الصراع ضد البلدين المنافسين. هكذا أصبح إعادة الحياة لطريق الاتصال عبر برزخ السويس يمثل لفرنسا قضية على درجة كبيرة من الأهمية؛ بل إنه صار في عهد لويس الرابع عشر أحد أهم التوجهات الرئيسية للسياسة الفرنسية.

كان الاهتمام بتصميم قناة السويس قد أُوحي لفرنسا من تصميمات أحد الإيطاليين من سكان مقاطعة كالابريا. كان هذا الإيطالي، بعد أحداث فريدة من نوعها، وتحت اسم على أوغلي، قد أصبح بك البكوات بإفريقيا وأميرالاي الأسطول التركي. كان أوغلي من المشايعين لدى السلطان لفكرة شق برزخ السويس، ونجح في إقناع السلطان ليحاول تنفيذ هذا المشروع، مقنعًا إياه بالفوائد الكبيرة السياسة والعسكرية والتجارية التي قد تعود على الباب العالي. لكن الأخير، أُجبر على الدخول في حرب مع بلاد فارس، فلم يكن يستطيع تحمل النفقات الكبرى لتنفيذ العمل فتم تأجيله. كانت الحكومة الفرنسية، التي كان لها حينئذ نفوذ ومصالح أكبر من القوى الأوروبية

الأخرى لدى الإمبراطورية العثمانية، على علم بهذه التصميمات التي وضعها الإيطالي المقدام بواسطة سفيرها في القسطنطينية، سافاري (*) . أرسل سافاري من خلال خطابات بتاريخ 25 يوليو و6 و20 أغسطس 1586 معلومات بشكل مباشر إلى ملك فرنسا هنرى الثالث حول التصميم الذي كان يقترحه على أوغلي بفتح ممر مائي عبر البرزخ ليسمح للسفن بالذهاب بشكل مباشر إلى بلاد الهند دون خوض المحيط[1].

الإيحاء الذي جاء إلى فرنسا من خلال المصدر الإيطالي فيما يتعلق بتصميم قناة السويس، لم يمض عبثًا. في تاريخ مشروعات قناة السويس خلال الفترة التي يمكن أن نطلق عليها فينيسية حدثت فترة فرنسية .

فقد قدم الوزراء ورجال الاقتصاد والتجار للحكومة الفرنسية مشروعات لإعادة إحياء الطريق القديم للسويس. ووجه الفيلسوف الشهير

(*) Jacques Savary de Lancosme هو سفير فرنسا لدى الباب العالي في الفترة من 1585 وحتى 1591، ولكن المصادر التاريخية تقول إنه قد تم سجنه في القسطنطينية وتولى السفارة قائمًا بالأعمال قريبه فرانسوا سافاري، والذي عين بعد ذلك سفيرًا رسميًا لفرنسا. والاثنان يحملان اسم العائلة نفسها "سافاري"، ولا نعرف على وجه الدقة من المقصود من الاثنين. (المراجع)

(1) H. DE GRAMMONT ، *Un pacha d'Alger précurseur de Mr. de Lesseps*، الجزائر 1866، انظر J.CHARLES ROUX ، I، صفحات من 47 إلى 50؛ E. MICARD؛ انظر الصفحات من 30 إلى 33؛ M. BARATTA *Venezia e il taglio dell'Istmo di Suez*، انظر الصفحات من 16 إلى 18؛ *Per la storia del taglio dell'istmo di Suez*، انظر صفحة 31 .

لايبنيز Leibniz إلى لويس الرابع عشر مذكرة ليقنعه بأنه لو امتلك مصر، مدخل بلاد الهند، فسوف يستطيع أن يضمن التفوق على القوى البحرية الأخرى لأوروبا [1].

لقد تم اتباع سياسة إنجليزية في البحر المتوسط بشكل متزامن تقريبًا للسياسة الفرنسية. لقد ساد الاعتقاد وكثرت الكتابات، وما زال البعض يعتقد ويكتب، بأن تحركات إنجلترا في البحر المتوسط باحتلال جبل طارق عام (1704)، جاء بمحض الصدفة. ولكن على النقيض ظهرت العلامات الأولى للتحرك الإنجليزي في البحر المتوسط في القرن السادس عشر، أي في اللحظة التي أكدت فيها إنجلترا للمرة الأولى نفسها كقوة بحرية، وكان احتلال جبل طارق، بعيدًا عن كونه حدثًا عرضيًا، استكمالاً لسلسلة طويلة من المبادرات. فبينما كانت إنجلترا تصارع إسبانيا في المقام الأول، ثم هولندا وفرنسا، بهدف احتلال بحار الشمال، كانت تتبع سياسة التسلل إلى البحر الداخلي الكبير[2].

---

(1) LEIBNIZ، *Oeuvres*، باريس، 1864، مجلدات متعددة؛ يحتوي المجلد الخامس على : *Projet d'expédition d'Egypte présenté à Louis XIV*.

(2) قد تم توضيح وتوثيق الأصول والوقائع الأولى للتوسع الإنجليزي في البحر المتوسط في أحد الأعمال الإنجليزية بشكل مستفيض: JULIAN S.CORETT، *England in the Mediterranean* (1603 – 1615)، لندن 1904، المجلد الثاني. من المجدي أيضًا قراءة التعليق الخاص بهذا العمل في " The Quarterly Review "، العدد 408، يوليو 1906، صفحات من 1 إلى 28 .

ونستطيع أن نلاحظ أن إنجلترا في تنفيذها لبرنامجها البحري والاستعماري أوضحت خصائصها السياسية من حيث الصلابة وعدم التردد، وهذه الخصائص كان يتم إتباعها دائماً خلال كل فترات التغيرات الحكومية والنظام. على أية حال، لم تحاول إنجلترا حتى نهاية النصف الأول من القرن الثامن عشر أن تُشعر أحدًا بضعف نفوذها في البحر المتوسط، ولم تدخل في صدام مع فرنسا على النفوذ الذي كانت تتمتع به في الجزء الشرقي بشكل خاص.

في النصف الثاني من القرن الثامن عشر وقعت ثلاثة أحداث كبرى، غيرت بشكل جذري النظام السياسي الأوروبي، بل والعالمي أيضًا، وتسببت هذه الأحداث في تغلغل إنجليزي داخل البحر المتوسط، مما أثار غيرة فرنسا. فقد أبرمت معاهدة باريس عام (1763)، التي وضعت حدًا للحرب الدامية التي استمرت سبع سنوات من(1756 إلي 1763)، والتي لم تؤثر علي نفوذ فرنسا في القارة فحسب، بل جردتها تقريبًا من جميع إمبراطوريتها الاستعمارية، حيث أُجبرت على التنازل عن الأراضي الهندية لإنجلترا.

وبعد فترة قصيرة نشبت الحرب الروسية التركية (1768-1774)، والتي أظهرت للجميع درجة الانهيار الذي وصلت إليه تركيا والتي أظهرت بشكل حاد جدًا مشكلة خلافتها.

وبينما كانت هذه الأحداث تقع، نجح علي بك، أحد بكوات المماليك الذين كانوا يستأثرون بحكم مصر تحت السيادة العثمانية، في الهيمنة على البكوات الآخرين، لينشق عن الباب العالي؛ ولهذا انتقل مركز التفاوض حول الممر المصري إلى الشرق من القسطنطينية إلى القاهرة.

وهكذا أثارت هذه الأحداث السريعة المتقلبة والجذرية لدى حكومة لندن اهتمامًا شديدًا بمصر. ورويدًا رويدًا، وفيما كانت بريطانيا العظمى تؤسس في الهند، على أنقاض الاحتلال الفرنسي، الإمبراطورية الاستعمارية التي من المفترض أن تتفوق على الأمم الأخرى، مثلت مصر في عيونها أهمية متزايدة باعتبارها المحطة الانتقالية على الطريق إلى الهند.

كان أحد النتائج هو حرص إنجلترا على الحفاظ على سلامة الإمبراطورية العثمانية خاصة تجاه مصر، التي لو ظلت تحت السيطرة العثمانية المنهارة لأمكن مراقبتها بشكل أيسر. كانت سلامة تركيا وضعف السلطات المحلية في مصر، سواء كانت من السكان الأصليين أو من الأجانب، هما المبدآن الرئيسان اللذان تعتمد عليهما الدبلوماسية الإنجليزية في أعمالها. ولم يظهر الاهتمام الإنجليزي بمصر إلا بمجيء حملة بونابرت، التي لم تسفر عن شيء سوى أنها لفتت أنظار إنجلترا بشكل أكثر وضوحًا إلى مدى الأهمية التي تحظى بها مصر في طريقهم إلى الهند، والخطر الذي من الممكن أن تشكله بالنسبة لإمبراطورياتهم الاستعمارية إذا سقطت في أيدي قوى أجنبية.

لقد اصطدمت السياسة الإنجليزية منذ اتخاذها المظاهر الأولى لهذا الاتجاه بمعارضة فرنسا، التي كانت تسيطر حتى وقت قريب على الجزء الأكبر من تجارة الشرق. وكانت مصر وطريق بلاد الهند سببًا إضافيًا ساعد

على زيادة العداوة القديمة بين إنجلترا وفرنسا؛ وشكلت أيضًا لوقت طويل سببًا رئيسيًا لتأجج الصراع بينهما [1].

منذ عام 1777 والوكلاء الفرنسيون في مصر يحذرون حكومتهم من مخاوفهم تجاه ازدهار التجارة الإنجليزية في تلك البلد والمحاولات التي يقوم بها الإنجليز للعمل على مرور تجارتهم مع الهنود من خلال السويس والبحر الأحمر، وقد كتب إلى فرساي دو تروي نائب القنصل الفرنسي في القاهرة يقول: "تلك الأمة (يقصد إنجلترا) تهدف إلى أن يكون لها سيادة حقيقية أكبر من السيادة التجارية، ولذا فهي تسعي لمعرفة جميع الإجراءات الضرورية للاستيلاء على هذا البلد، التي ستكون مجدية بالنسبة لها أكثر من غيرها نظرًا لموقعها المتميز وخصوبة أراضيها. فهي تدرك مدى الأهمية التي ستعود عليها بعد استيلائها علي بقعة من الأرض، ستجعلهم أسياد البحر الأحمر، وستمنحهم التجارة الحصرية للهند"[2]. وأكد القنصل الفرنسي العام في الإسكندرية، مور، انطباعات نظيره قائلاً: "يرى الإنجليز أن هذا البلد (مصر) على قدر من القوة بما يتوافق مع طموحاتهم، وسوف تيسر عليهم أن يصبحوا أسيادًا. الأكثر من ذلك، إنها ستربط بين ممتلكاتهم وتجارتهم في الهند بأوروبا عبر سلسلة من الصعب اختراقها، وفي تلك الحالة ستتعرض

---

(1) انظر عمل F.CHARLES -ROUX، *L'Angleterre, L'Isthme de Suez et l'Egypte au XVIII siècle*، باريس 1922 .

(2) باريس، A N، مراسلات قنصلية، القاهرة، 17 يونيو 1777 .

تجارتنا في المشرق لخطر أن يتم قطعها تمامًا وفي الوقت نفسه يمكن اعتراضها في أقرب فرصة"[1].

كان جورج بلدوين، هو المدافع الأكثر تحمسًا وثباتًا عن طريق السويس وأهميته بالنسبة للتجارة البريطانية. وقد تم تعيينه في عام 1779 مبعوثًا إنجليزيًا في القاهرة بدون صفة رسمية، وقدم للحكومة الإنجليزية بيانًا يوضح الوضع الجغرافي لمصر، وتجارتها، ومواردها ووسائلها الدفاعية، وأهميتها الإستراتيجية والتصميمات الإنجليزية[2].

حول هذه المسألة دخل بلدوين في صراع مع الإيطالي كارلو دي روسيتي، قنصل فينسيا، وفيما بعد قنصل النمسا، وهو شخصية على درجة كبيرة من الأهمية في السياسة المصرية فيما بين القرن الثامن عشر وبدايات القرن التاسع عشر.

كان دي روسيتي يرشد علي بك إلى الوسائل الأكثر ملاءمة لإعادة جذب التجارة الأوروبية مع الهند، بما فيه صالح مصر وفينسيا، وذلك عبر الطريق القديم المار عبر مصر[3].

([1]) باريس، A N، مراسلات قنصلية، القاهرة، 8 يونيو 1777.

([2])يتضمن عمل جورج بالدوين ، GIORGIO BALDWIN ، *Political Recolletions relative to Egypt*، مجموعة من الملاحظات عن حكوماتها في ظل حكم المماليك، وموقعها الجغرافي، ومواردها وأهميتها بالنسبة لإنجلترا وفرنسا، وكذلك الخطر الذي ستتعرض له إنجلترا نتيجة سيطرة فرنسا؛ لندن 1801 .

([3]) انظر عمل C. F. VOLNEY، *Voyage en Syrie et Egypte*، باريس 1787 (المجلد الثاني) المجلد I، صفحة 105، مذكرة؛ W. G. BROWNE، *Nouveau voyage dans la Haute et la Basse-Egypte* (ترجمة عن الإنجليزية) باريس

كان مشروع المرور عبر البرزخ في حيز التفكير، كما كان يقال حينئذ فقد رأت فرنسا مساعي بعض الإنجليز والحكومة البريطانية نفسها للاتصال بالهند وتوجيه تجارتهم إليها من خلال برزخ السويس، فرغبت هي أيضًا في القيام بهذه المبادرة وأصبحت فكرة القناة الملاحية التي تربط بين البحرين المتوسط والأحمر هي المسيطرة باستمرار على انتباههم.

عشية قيام الثورة الفرنسية، كانت الحكومة الفرنسية تتلقى مذكرات، وخطابات سرية، ونصائح وخطط عمل كانت تشجعها، على الاستيلاء على مصر نظرًا لقرب انهيار الإمبراطورية العثمانية، وذلك لضمان طريق قصير جدًا للتجارة مع الهند. كان البارون ولدنر Waldner يدافع عن فكرة القناة التي تقطع البرزخ بشكل مباشر، وكان يعرض أبعاد هذه القناة بكافة تفاصيلها الدقيقة، والنفقات والوقت اللازم لحفرها. بالإضافة إلى أنه أعلن أن الجهل والخوف وحدهما وراء الاعتقاد بوجود فارق في منسوب مياه البحرين[1]. لكن هذه المشروعات لم تلق أي صدى لدى الحكومة الفرنسية، التي وهنت قوتها نتيجة للحروب التي كانت قد خاضتها في القارة الأوروبية، وفي أمريكا، وفي بلاد الهند.

1800(المجلد الثاني) المجلد I، الصفحات من 53 إلى 55؛ أنجلو ساماركو، *Il Regno di Mohammed Ali nei documenti diplomatici italiani inediti*، المجلد I، القاهرة 1930، الصفحات من 19 إلى 20.

(1) انظر عمل F.CHARLES -ROUX، *Le projet francaise de commerce avec l'Inde par Suez sous le règne de Louis XVI*، باريس 1927.

على أية حال بدأ من جديد الاهتمام بمسألة البرزخ بعد انتهاء عملية السلام عام 1793. وتظهر التعليمات التي وجهت إلى السفير الجديد في القسطنطينية بشكل واضح نية فرنسا استئناف العمل الذي قد أُهمل منذ وقت طويل في مصر متزامنًا مع العمل في الخليج العربي وفي البحر الأسود، وعمل محاولة جديدة قوية لفتح طريق الهند عبر السويس أمام التجارة الفرنسية. كانت فرنسا منجذبة بالفعل بسبب المصالح التي كانت من القوة بما كان في مصر وفي الشرق، بحيث لا يمكن إغفالها. كان كارلو مجالون Carlo Magallon، قنصل فرنسا في مصر، يلح بصورة مستمرة على حكومته عشية الثورة لكي تحتل مصر. وقد أثرت تقارير مجالون بصورة كبيرة على القرار الذي اتخذته القيادة بإرسال حملة نابليون على مصر. وقد استدعى مجالون في عام 1797 أيضًا للذهاب إلى فرنسا لعرض خططه بنفسه؛ وعرض على تاليراند Taleyrand مذكرة تتعلق بإمكانية غزو مصر والمزايا الكثيرة التي يمكن جنيها من ذلك[1].

بينما كانت فرنسا وإنجلترا تتصارعان فيما بينهما بهدف احتكار طريق مصر للتجارة مع الهنود، لم تسمح الظروف السياسية في إيطاليا بنشاط فعلي، لكن فكرة حفر برزخ مصري كانت دائمًا محل نقاش من قبل العلماء والكتاب، الذين كانوا قد تناولوا، الموضوع بشكل أكبر وأعمق من المؤلفين الأجانب.

([1]) كارلو ماجلون CARLO MAGALLON، *Mémoire sur l'Egypte*، 9 فبراير 1798، في "Revue d'Egypte"، القاهرة 1896، الصفحات من 205 إلى 224.

لقد عقد الأب اليسوعي فرانشيسكو اسكيناردي Francesco Eschindari نقاشًا حول حفر مضيق بري بين البحر الأحمر والبحر المتوسط "، وذلك في عام 1680 بالأكاديمية الفيزيائية–الرياضية في روما. وبعد مرور عامين نُشر عملاً باللغة اللاتينية، يقوم فيه الكاتب بفحص المسألة التي أثيرت مرات عديدة حول ما إذا كان من المفيد فتح اتصال مباشر بين البحرين؛ مشيرًا إلى محاولة البعض عمل اتصال غير مباشر عن طريق نهر النيل. ومع ذلك، تناول فقط فكرة الاتصال المباشر، مبينًا مدى ملاءمة ذلك الأمر بصورة كبيرة. وأكد اسكيناردي أن إنشاء قناة مباشرة لن يتسبب في غرق مصر في فيضان البحر، وذلك لأن مستوى البحر الأحمر لم يكن أعلى من مستوى البحر المتوسط[1].

وفي القرن التالي قدم أنطون ماريو لورنيا Anton Mario Lorgna دراسة أكثر تعمقًا لمسألة قناة السويس، وكان مهندسًا مائيًا متفوقًا رياضيًا من فيرونا(1735–1796)، وأنجز ضبط الأنهار بنجاح في أودية بادوفا.

يمكن اعتبار لورنيا هو العالم الذي قاد مشكلة السويس إلى حل تقني–علمي. فقد صمم مشروعًا قابلاً للتنفيذ الفعلي؛ وبدأ التقصي لكي يحصل على المعطيات الضرورية؛ واقترح الذهاب إلى مصر ليدرس على أرض

([1]) فيما يتعلق باسكيناردي Eschinardi والعالمان الآخران اللذان سبق ذكرهما، انظر الدراسات الأساسية للسيد M. BARATTA، *Per la storia del taglio dell'Istmo di Suez* في "La Geografia"، نوفارا Novara 1926، رقم 1–2؛ *L'Italia e il Canale di Suez*، ib. 1930، رقم 3 –6 .

الواقع المشكلات القائمة بدون حل. وعلاوة على ذلك كان هو من أقر مبدأ تقاسم نفقات القناة حسب طبيعة كل دولة". ويُظهر ذلك الاقتراح أن الكاتب كانت لديه رؤية واضحة بالأهمية الدولية للعمل، لذا كان من اللازم إتمام هذا العمل ليس من قبل دولة واحدة لمصلحتها الفردية هي فقط، وإنما من جانب الدول الرئيسية ذات المصلحة المشتركة[1].

بعد مرور فترة قصيرة على دراسات لورنيا، عادت فكرة قناة السويس إلى الظهور في إيطاليا، ولاسيما في كتابات ماتيو جالدي Matteo Galdi، أحد لاجئي نابولي في ميلانو؛ وهو من أشد المتحمسين والمؤيدين للوحدة الإيطالية. جالدي فاشي، سابق لأوانه، يحلُم بإيطاليا قوية، مستعمرة لإفريقيا، ويعتبر مشكلة السويس مهمة إيطاليا التي يجب تجديدها: "سوف تمد كل الدول التي تقع على طول ساحل البحر الادرياتيكي، وصقلية، الخ .... الشرق بالأقمشة التي ترسلها هولندا وإنجلترا؛ وآلات نسج الحرير سوف تأتي من إيطاليا نفسها ومن فرنسا... ولن ينتظر الإيطاليون... أن يأتي الإنجليز، والدنماركيون، والسويديون للتجارة مع الأفارقة؛ سالكين بذلك الطريق السهل.. وسوف تأتي قريبًا لحظة التغلغل داخل إفريقيا، وتثقيف تلك الشعوب البربرية، والعمل على بعث الثقافة القديمة والحرية في هذه الأقاليم

([1]) حول LORGNA بالإضافة إلى الكتابات الخاصة بالسيد BARATTA انظر عمل: ANTONIO MARIA LORGNA، مذكرات منشورة بمناسبة الذكرى المئوية الثانية للميلاد تحت رعاية أكاديمية الزراعة، والعلوم، والأدب في فيرونا Verona، 1935؛ لاسيما مذكرة G. STEGANO، *IL Lorgna* و*I suoi propositi di un canale fra il Mar Rosso e il Mediterraneo*، الصفحات من 111 إلى 122، مع ثلاثة جداول.

الصحراوية من خلال مستعمراتنا... وعندئذ لن يلقى شق برزخ السويس الذي تم التفكير فيه، والشروع في تنفيذه دون جدوى، صعوبات كبيرة... وسوف ينفتح هذا المجال الجديد أمام عبقرية شعوب جنوب أوروبا، لمزيد من التقدم في التجارة والثقافة من الأنواع كافة "[1].

لم تكن كلمات جالدي، بشكل أكثر وضوحًا وبساطة، سوى واحدة من المظاهر المتعددة للغايات السامية والطموحات البحرمتوسطية للإيطاليين، واهتمامهم الشديد بمشروع حفر برزخ السويس، منذ بداية عصر البعث، أي منذ نهاية منتصف القرن الثامن عشر[2]. كما أكد كافور Cavour في العدد

---

(1) *Dei rapporti politico-economici fra le nazioni libere*، ميلانو، العام السادس، الصفحات من 88 إلى 90. وفيما يتعلق بـ Galdi يمكن الرجوع إلى كتابات BARATTA، وE. ROTA، *L'Austria in Lombardia e la preparazione del movimento democratico cisalpiano*، ميلانو 1911، الصفحات من 277 إلى 281؛ V. FONTANAROSA، *Il Parlamento nazionale italiano per gli anni 28-21*، نابولي 1900، صفحة 79؛ و B.CROCE، *La rivoluzione napoletana del 1799*، صفحة 8، لمحة مستفيضة حول الأفكار البحر المتوسطية للكاتب GALDI، ضمن BORLANDI، *Italia e Mediterranee nel secolo XVIII* في "Annali di scienze politiche"، المجلد V، الملف الأول، 1932، صفحة 38 وما يليها.

(2) حول الوعي الإيطالي البحر متوسطي انظر الدراسات الخاصة بـــــــ G. Volpe *Europa e Mediterraneo nei secoli XVII-XVIII*؛ *Italia e Savoia*، *Italia e Europa*، الثلاثة معا في "Memoria di storia italiana"، فلورانسا 1925؛ انظر أيضا C. CAPASSO، *Italia e Oriente*، فلورنسا 1932، الفصل I، الصفحات من 1 إلى 45.

الأول من " Risorgimento"، أن " البعث السياسي لأي أمة لا يمكن فصله عن بعثها الاقتصادي"، وصار واضحًا أنه خلال الفترة المحظوظة لم تنحصر طموحات الإيطاليين على التحرر من كل ما هو أجنبي، والعمل على وحدة شبه الجزيرة الإيطالية، بل امتدت إلى الإفصاح والتعبير عن النفس، والهيمنة علي البحر المتوسط، وامتدت أيضًا لتكون منفذًا للنشاط الإيطالي حيال أفاق أكثر اتساعًا وبصورة خاصة جهة الشرق وإفريقيا. لم تكن إيطاليا مسموعة ككيان وطني فحسب، بل أيضًا ككيان وطني مُسيطر على بحره، وصولاً إلى إفريقيا والشرق الأدنى، الذي استمدت منه القوة والثروة. كان جميع الكتاب السياسيين آنذاك، من فيكو Vico إلى جوبيرتي Gioberti، تقريبًا بدون استثناء لديهم وعي باحتياجات ومتطلبات إيطاليا التي تمكنها من النهوض، فعبروا عن ذلك وأذاعوه وروجوا له، وغالبًا ما كان اسم السويس يرد في هذا الصدد. قد سبق وأن أشار فرانشيسكو الجاروتي Francesco Algarotti (1712-1764)، في فكرة مقتضبة حول أفضلية أفريقيا بالمقارنة بآسيا وأمريكا، إلى إفريقيا باعتبارها منفذًا لأوروبا الصناعية[1].

قد حول الفكر التوسعي للإيطاليين في عصر البعث إلى كره إنجلترا، المسيطرة على البحار والمستبدة بالجميع[2]. وقد تميز في هجاء إنجلترا الغادرة شاعر هو مونتي Monti وكاتبان سياسيان هما جويا Gioia

---

(1) G. PECCHIO، *Storia dell'Economia pubblica in Italia*، 3°ed.، Lugano 1849، صفحة 121 .

(2) C. CURCIO ، *Ideali mediterranei nel Risorgimento*، روما 1941 .

وكووكو Cuoco، وقد ذكر الأخير في أحد مقالاته الشهيرة[1]، ما هو مناسب لنعرض منه بعض الفقرات هنا: "كان عصر البعث الإيطالي بصورة خاصة كان مخيفًا للإنجليز، فقد كانت إيطاليا المنقسمة والمحبطة بالنسبة لهم سوقًا يغل حوالي عشرة ملايين سكودى(*) سنويًا: أعتقد أن هذا المبلغ ليس مؤكدًا، لكنه الأقرب إلى الواقع. وبوحدة إيطاليا ونهضتها، قل المكسب المادي للإنجليز. لم يكن هذا كل شيء: بل سيشارك الإيطاليون هم أيضًا في تجارة البحر المتوسط، البحر الذي يبدو أن الطبيعة وهبته لإيطاليا وفرنسا وإسبانيا، وعلى عكس رغبة الطبيعة، وبسبب بعض الأخطاء السياسية، وقع في يد الإنجليز. ربما كانت تجارة المشرق أحد أهم مصادر الكسب... بل أصبحت هي كل مصادر الكسب. وهناك ضربة موجعة أخرى يهدد بها البعث الإيطالي النفوذ البريطاني. فبنهوض إيطاليا، لن يصبح الإنجليز سادة البحر المتوسط، ولن يكون هناك وجود لتلك القوة التي كانت تبقى اليونان والمشرق في ذل وهمجية؛ وستنهض مصر مرة أخرى... وعندها سيسقط ذلك التمثال الضخم الذي أقامته بريطانيا في الهند، فبالرغم من أن رأسه تبدو مصنوعة من الذهب إلا أن قدميه من الطين. مما ترتب عليه فتح طرق التجارة القديمة، ونهوض الصناعات الأوروبية القديمة؛ وبالتالي تعود إنجلترا مرة أخرى إلى وضعها الطبيعي الذي قدرته لها طبيعة أرضها وسمائها وعدد سكانها. فقد أصبح عصر البعث الإيطالي في واقع الأمر بمثابة الضربة القاضية لإنجلترا".

([1]) في " Giornale Italiano " العدد رقم 28 ، بتاريخ مارس 1804 .

(*) عملة كانت سائدة في إيطاليا في القرن الثامن عشر تساوي وزن 25 جرامًا من الفضة أو خمس ليرات. (المراجع)

وفي فرنسا قام مونتسيكيو، وماركيز دى ارجنسون، وفولتير، مؤلفو الموسوعة، بالتنبؤ بافتتاح القناة وإدخال الفكرة ضمن تأملاتهم. وقام فولني Voleny بإصدار كتابه بعنوان "*رحلة إلى مصر وسوريا في الفترة من 1783 إلى 1784*"، مما أعطى لهذه الفكرة مزيدًا من الانتشار.

وفي ألمانيا كان اليساندرو فون هومبولت Alessandro von Humboldt أحد المؤيدين المقتنعين في ألمانيا بافتتاح قناة السويس وقناة بنما، وناقش في كتاباته إمكانية تنفيذ المشروعين. وتمنى جوته Geothe أن يرى قبل مماته البحر المتوسط متصلاً بالبحر الأحمر، والمحيط الأطلنطي بالمحيط الهادي.

كانت فكرة افتتاح قناة السويس هي محل النقاش والتأييد من جميع الدول في الفترة من نهاية القرن الثامن عشر وبداية القرن التاسع عشر، في عصر التنوير، كواحدة من أكثر المشروعات ملاءمة لتعزيز تقدم البشرية. وأصبحت إحدى أفكار القوى في القرن التاسع عشر.

الفصل الخامس

نابليون بونابرت والدراسات الأولية حول قناة السويس

كان نابليون بونابرت، أقوى محرك للأحداث في العصر الحـديث، أول من أعطى شكلاً لفكرة قناة السويس، التي ظلت حتى ذلك الحين نظريات وتطلعات غير محددة المعالم؛ ومعه وصلت الفكرة، التي تمخضت عن لهيب مصمم عبقري، إلى حدودها القصوى التي تسبق مرحلة التنفيذ.

أسقطت حملة بونابرت المنتصرة في إيطاليا (1796-1797) أعداء فرنسا الثورية في القارة؛ أما إنجلترا، التي كانت قد حرضت عليـه وقـادت الائتلاف ضده، فلم تكن قد انهزمت بعد.

كان يكمن بداخل نابليون كرهًا شديدًا لإنجلترا، وبعودته إلى باريس وافق بكل سرور على تعيينه، من قبل حكومة المديرين(*)، قائدًا للحملة على إنجلترا. لكنه كان يشعر بضيق شديد لمشاركته، بدون أسطول كـافٍ، فـي محاولة لغزو الجزر البريطانية؛ ففكر في إمكانيـة إجبـار إنجلتـرا علـى الاستسلام بضرب جذور قوتها، أي تجريدها من التجـارة مـع ممتلكاتهـا الشرقية.

كانت مصر هي الركيزة الأساسية لتنفيذ هذا المخطط. وكان بونابرت يشعر منذ بداية مرحلة شبابه بالانجذاب نحو الشرق الغامض: فثمة بعـض الملاحظات التي دونها خلال الفترة مابين عام 1786 و1793 والتي وصلت

(*) من مراحل الثورة الفرنسية مرحلة تولى فيها الحكم ما يعرف باسم Directory أو حكومة المديرين أو حكومة الإدارة. (المراجع)

إلينا، تُظهر بشكل واضح أنه كان يدرك مدى الأهمية الإستراتيجية والتجارية لمصر وللبرزخ المصري[1].

انشغل نابليون كثيرًا بمصر أثناء الحملة الإيطالية. فبينما كانت مفاوضات للتوصل إلى سلام في كامبوفورميو تسير ببطء، طلب أن يأتوا له من ميلانو بكل الكتب المتعلقة بالشرق من المكتبة الأمبروزية، وعندما أُعيدت هذه الكتب، لوحظ أنها مليئة بالخطوط والعلامات والتعليقات وخصوصًا على الصفحات المتعلقة بمصر. وتُتهم حكومة المديرين الفرنسية بأنها أرسلت نابليون على رأس الحملة إلى مصر لإحراجه، ولكن ليس هناك ما هو أكثر زيفًا من هذا، ففكرة الحملة على مصر كانت من بنات أفكار نابليون وليس لحكومة المديرين فضل فيها.

والأهداف التي طرحها للتوصل إليها من وراء الحملة المصرية، تم عرضها في المرسوم الذي أملاه نابليون شخصيًا ووقعت عليه حكومة المديرين بتاريخ 12 إبريل 1798، والذي جاء في التعليمات المكلف بها أنه: " سيتعقب الإنجليز حيثما استطاع في جميع ممتلكاتهم الشرقية، وسوف يدمر بشكل خاص كل المنشآت الموجودة بالبحر الأحمر". أحد الاعتبارات التي

(1) نابليون المجهول، أوراق غير منشورة (1786- 1793)، نشرت بمعرفة F. MASSON و G. BIAGI، باريس 1895، في مجلدين. لا يوجد أي عمل أكثر اكتمالاً ودقة حول طرق الري بمصر كالملاحظات التي أُخذت عن نابليون؛ انظر P.MOURIEZ، *Histoire de Mehemet Ali*، المجلد II، الصفحات من 84 إلى 86، مذكرة. انظر أيضًا A.LUMBROSO، *Napoleone e il Mediterraneo. Vent'anni di Guerra accanita tra la Gran Bretagna e la Francia*، جنوه 1934.

يتأسس عليها المرسوم في ديباجته كانت أكثر صراحة: كان لا يزال واضح المعالم : "ومع الأخذ في الاعتبار أن الخيانة المشينة التي استولى الإنجليز بمقتضاها على طريق رأس الرجاء الصالح جعلت وصول سفن الجمهورية للهند صعبًا للغاية عن الطريق المألوف، ولذا وجب على القوى الجمهورية فتح طريق للوصول إلى هناك".

تمت السيطرة بسهولة على مصر السفلى، وبينما كان ديزيه Desaix يتوسع في احتلال مصر العليا، توجه نابليون إلى البرزخ في ديسمبر 1798 واستولى على السويس. وبمجرد حسم المسألة العسكرية وجه تفكيره في الحال لدراسة مشكلة القناة الواصلة بين البحرين. واصطحب معه بعض أعضاء الحملة إلى السويس، ومن بينهم رئيس المهندسين لوبير Lepère، والحملة العلمية التي استطاع بعبقريته وبعد نظره أن يضمها إلى الحملة العسكرية على مصر لدراسة البلد. وقرر أن يزور بصحبة مجموعة من أعضاء الحملة العلمية سواحل البحر الأحمر لكي يتعرف على مسارات القناة بين البحرين. وبالفعل اكتشف أثار لوجود قناة قديمة وتتبعوها للعديد من الكيلومترات. ومن خلال هذا الاستطلاع تأكد لدى نابليون قناعته بإمكانية إعادة فتح القناة؛ وعلى الفور أسند المهمة إلى لوبير ليبدأ في الدراسات والتعرف على تضاريس الأرض.

بادر لوبير بعمل استكشاف منهجي للمنطقة؛ لكنه كان يعمل باستخدام أدوات بدائية وفي ظل العديد من الصعوبات، وبشكل خاص نقص المياه واعتداءات البدو.

وعقب عودته إلى القاهرة رفع لوبير تقريرًا موجزًا إلى نابليون، وفي عام 1803 تقدم له بمذكرة مطولة، أدرجت فيما بعد في العمل الضخم وصف مصر[1].

حدد عمل لوبير السمات الطوبوغرافية وقياسات الارتفاعات لمنطقة البرزخ، وهكذا نجح في تقديم فائدة عظيمة لكل الأعمال التالية. لكن لوبير ارتكب خطأ حسابيًا خطيرًا عندما تصور أن مستوى البحر الأحمر أعلى من مستوى البحر المتوسط بحوالي عشرة أمتار، واستنادًا إلى هذا الخطأ اقترح عمل قناة غير مباشرة، يتم تغذيتها بمياه النيل ومزودة بسدود. ولو كان هذا التصميم هو الذي تم اعتماده وتنفيذه، لكان قد فشل في إنشاء قناة ملاحية سريعة ومريحة. ومع ذلك حافظ العِلم الفرنسي، كما سنرى بوضوح في الصفحات التالية، دائمًا على تبنيه للخطوط العريضة لمشروع لوبير، حتى عندما تم التوصل في دراسة لينان دي بلفون Linant de Bellefonds، إلى تصور قناة مباشرة، حافظ على نظام السدود، الذي يعد بمثابة معرقل للحركة المرورية. واختص العِلم الإيطالي، وبشكل خاص لويجي دي نيجريللي Luigi de Negrelli، بفكرة التصميم الهندسي الذي تم تنفيذه فيما بعد والذي ظهر فيما بعد أنه الأنسب من أجل ملاحة سهلة من خلال البرزخ:

---

(1) *Déscription de l'Egypte ou recueil des observations et des recherches qui ont été faites en Egypte pendant l'expédition francaise, publié par les orders de Napoléon le Grand*، باريس 1809-1822(عشرة مجلدات)، المجلد III، الدولة الحديثة، الصفحات من 21 إلى 186. انظر أيضًا العمل الخاص بشارل رو، المجلد I، الصفحات من 143 إلى 147؛ وJ. MAZUEL، *Linant de bellefondes*، القاهرة 1937، الصفحات من 271 إلى 276 .

قناة في مستوى عادي، بدون سدود، بوسفور حقيقي بين البحرين المتوسط والأحمر.

وقال لوبير ما نصه: " كلما فكرت في الأمر كلما زادت قناعتي بأن إعادة إنشاء القناة لن يمثل أيي صعوبات؛ ففي داخل السدود سوف يمكن الاستفادة على نحو أفضل من مياه النيل." (1)

كان لوبير يبدأ القناة من البحر الأحمر، وصولاً إلى منخفض البحيرات المرة وإلى وادي طميلات في فرع دمياط، متتبعًا بشكل تقريبي التصميم الهندسي لقناة الفراعنة والقناة الحالية للمياه العذبة في فرعها الجنوبي. كانت تستمر القناة في طريقها للاستفادة من قنوات النيل لتمر بفرع رشيد، ومن هناك تتجه إلى ترعة الإسكندرية التي كان من المفروض إعادتها.

وانطلاقًا من المبادئ العامة لتوازن المياه على سطح الكرة الأرضية، اعترض لابلاس Laplace على رأي لوبير حول وجود اختلاف في مستوى البحرين، وقد فسر الإيطالي غيديني Ghedini، الذي كان يعمل مهندسًا لدى محمد علي، الأمر على أساس من القياسات الدقيقة التي تدل على أن البحرين في المستوى نفسه(2).

---

(1) *Description de l'Egypte* ، المجلد سابق الذكر، صفحة 30 و31 .

(2) ولد Gaetano Ghedini في سان بيترو في Casale ببولونيا بتاريخ 10 نوفمبر 1792، وتوفي في بولونيا بتاريخ 3 فبراير 1872. ومن المؤكد انه كان متواجدًا في مصر عام 1820، حيث أنجب في العام نفسه طفلة في القاهرة. وهناك أخبار نادرة وغير دقيقة حول Ghedini ولا يوجد دليل دقيق يجعلنا ننجح في إيجاد أعمال

ومع ذلك فإن موضوع المستويات الذي ذكره لـوبير، والـذي أكـد الخطأ التقليدي بوجود اختلاف بين مستوى البحر المتوسط ومستوى البحـر الأحمر، ظل راسخًا لعدة سنوات، وقد تم نسف هذا الاعتقاد الخاطئ نهائيًـا فقط في عام 1847 من خلال أعمال شركة الدراسات، التي سنتحدث عنهـا في وقت لاحق.

من الناحية السياسية، كانت لحملة بونابرت على مصر نتائج مهمـة بالقدر نفسه. فكما قال نابليون نفسه عندما كان في المنفى، اهتز الإنجليز من الغضب عندما رأوا مصر تحتل من قبل الفرنسيين، لأنـه صـار واضـحًا

لـ Ghedini متعلقة بقناة السويس في الوثائق المصرية والإيطالية المعاصرة؛ ظلت أيضًا الأبحاث التي تمت من قبل الأستاذ C. Errera في الأرشيفات وفي مكتبات بولونيا غير مثمرة، انظر مقال Errera في " *Resto del Carlino* "الصادر بتاريخ 9 نوفمبر 1929؛ انظر أيضًا الإشارات الخاصة بـ Ghedini في REGALDI، *L'Egitto antico e moderno*، فلورانسا 1882، صفحة 8؛ TORELLI، L'Istmo di Suez e *l'Italia*، ميلانو 1867، صفحة 12؛ BARATTA، *L'Italia e il canale di Suez*، في "الجغرافيا"، 1929، العدد من 3 إلى 6، الصفحات من 98 إلى 100، العددان 1 و2، الصفحات من 39 إلى 42. وردت في نشرة برزخ السويس، العام الثاني (1857)، صفحة 552، مذكرة تتضمن بعض الأخبار عن Ghedini: "تكريمًا لعلم الهندسة الإيطالي نعلن أن السيد المهندس Ghedini من بولونيا، الذي كان مديرًا لقسم الكابلات البحرية في لوجو Lugo آنذاك، والذي أقام سنوات عديدة في مصر، قام بعمل ملف خاص بتسوية موضوع برزخ السويس بناء على تكليف من الوالي، منذ 36 عامًا، والذي جزم بعدم وجود أدنى اختلاف في المستوى بين البحر المتوسط والبحر الأحمر".

لأوروبا أن الاستيلاء على مصر هو الوسيلة المؤكدة لإبعاد إنجلترا عن ممتلكاتها الهندية.

لم تنس إنجلترا فيما بعد أن أعظم قائد في العصور الحديثة اعتبر أن احتلال مصر يعد بمثابة السلاح الأكثر تأثيرًا وفاعلية. وكان الاهتمام الإنجليزي بمصر قد بدأ بالفعل قبل قرنين، لدرجة أن الحكومة البريطانية اعتبرت أن المبدأ الأساسي لسياستها الخارجية هو عدم استيطان أي قوة عظمى لبرزخ السويس. وفي المقابل زاد أيضًا اهتمام فرنسا بمصر، وأصبح تاريخ هذا البلد، بل تاريخ السياسة الأوروبية في القرن التاسع عشر، يسيطر عليه التنافس بين فرنسا وإنجلترا للهيمنة على مصر.

لم يؤثر فشل الحملة الفرنسية على مصر إلا على إيقاف مشروعات القناة مؤقتًا. فبمجرد أن تم استعادة السلام عقب الحروب النابليونية، نوقشت المسألة باهتمام أكبر. وأضيفت أسباب جديدة ذات طابع تجاري وفني وسياسي إلى ما كان قد تم التوصل إليه بالفعل حتى ذلك الوقت، مما ساعد على التوصل لحل مشكلة القناة التي ستسهل الطريق لبلاد الهند.

أُعتبر عام 1815، عام المعاهدات والسلام الأوروبي بعد سلسلة طويلة من حروب الإمبراطورية، بمثابة بداية الثورة الصناعية، أي بداية التحول الذي حدث في وسائل الإنتاج والنقل نتيجة لاستخدام قوة البخار.

وترتبت على الثورة الصناعية العديد من الآثار السياسية والاجتماعية والاقتصادية، وكانت أيضًا السبب في تغيير طابع التجارة مع بلاد الهند بشكل خاص والتجارة العالمية بشكل عام.

فقد كانت التجارة مع بلاد الهند خلال القرون السابقة مقتصرة على السلع التي يدفع ثمنها نقدًا؛ وعندما أصبح من الممكن باستخدام الآلات حدوث طفرة ملحوظة في إنتاج المنسوجات ذات الأسعار الرخيصة التي كانت أكثر طلبًا في بلاد الهند، استطاعت إنجلترا أن تستورد من هذا البلد كمية كبيرة من القطن وتصديره لها مُصنعًا. تبدلت العلاقات التجارية بين إنجلترا وبلاد الهند وتطورت بشكل سريع، فقد أصبحت بلاد الهند تمثل أهمية شديدة بالنسبة لإنجلترا. فبينما كانت إنجلترا تصدر 817 ألف ياردة من القطن المُصنع في عام 1814، أصبحت تصدر أكثر من سبعة ملايين ياردة في عام 1819، وأكثر من 23 مليون ياردة في عام 1823.

وما يقال عن إنجلترا يمكن أن يقال تقريبًا عن القارة الأوروبية. فقد تنوعت طبيعة التبادل، ولم يعد التعامل يقتصر فقط على التوابل أو الأحجار الكريمة، بل امتد ليشمل المنتجات الثقيلة الضخمة، التي لم تكن سهلة النقل. وهكذا تحولت أوروبا إلى ورشة عمل ضخمة في حاجة دائمة للمواد الخام، وللأسواق الجديدة، ولوسائل النقل السريعة؛ وأصبح توازنها يعتمد على توافر هذه الظروف. وأصبح الأمر يتطلب حفر قناة بحرية عبر البرزخ التي تقوم بدورها باختصار المسافات والاستغناء عن عمليات نقل البضائع من مركب لآخر. وأصبحت هذه الضرورة أمرًا ملحًا عندما تحولت الملاحة البحرية من الشراعية إلى البخارية. فقد كانت السفن البخارية الصغيرة تحتاج لتزويدها بالفحم وإصلاح ماكيناتها بشكل مستمر نظرًا لطول الرحلة، مما يستوجب عدم استغراق وقت طويل في الرحلة.

كانت مصر، التي أخذت الكثير عن الحضارة الأوروبية تحت قيادة الوالي العبقري محمد علي، تجذب انتباه العلماء، ورجال السياسة والاقتصاد، وكانت تهيئ ظروف الأمان والتقدم التي تصب لصالح تنفيذ القناة .

في ظل هذه الاعتبارات جرت محاولات متعددة قام بها الإنجليز على فترات خلال العقود الأولى من القرن التاسع عشر، لتنفيذ طريق أسرع للهند، سواء عن طريق مصر والبحر الأحمر، أو عن طريق وادي الفرات والخليج الفارسي. ووقع الاختيار على الطريق الأكثر استخدامًا عبر مصر، الطريق البري [1].

كان من الطبيعي أن تكون إنجلترا التي أحدثت الثورة الصناعية قبل كل الدول الأوروبية الأخرى، وتتحكم في الجزء الأكبر من تجارة النقل مع الشرق، هي أول من يتعرف على مزايا طريق أكثر مباشرة بين الغرب والشرق. وقد شرعت بالفعل في بدء المحاولات، كما أشرنا، لإعادة توطيد العلاقات مع الهند من خلال مصر؛ بل إن هذه المحاولات مثلت في الواقع إحدى المشكلات التي أزعجت السياسة الإمبراطورية البريطانية خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر.

([1]) حول Overland Route أو الطريق البري انظر، بالإضافة إلى الأعمال التي ذكرت عن قناة السويس، بشكل خاص A. F. C. DE COUSSON، *History of the Egyptian overland Route*، في مجلة " Egyptian State Railways" فبراير 1933؛ فيما يتعلق بالعلاقات التجارية الإنجليزية مع الشرق عامة، انظر العمل الخاص بـ ALFRED C. WOOD، *A History of the Levant Company*، Oxford، 1935.

منذ عام 1823 اقترحت حكومة بومباي إنشاء خدمة ملاحة بخارية بين موانيء الساحل الهندي والسويس؛ لكن لم يتم قبول الاقتراح. وفي عام 1826 تم إعادة طرح الأمر مرة أخرى ورُفض هذه المرة أيضًا.

وفي عام 1829 قام أحد الضباط الإنجليز ويدعى توماس واغورن Thomas Waghorn بعمل تصور لتصميم يتعلق بتمرير الرسائل التي تأتي من إنجلترا في اتجاهها إلى بلاد الهند من خلال مصر. وعلى الرغم من عدم مساندته في هذا التصميم، إلا أنه كان لديه من الشجاعة والمثابرة ما يكفي لتنفيذ هذا التصميم على مسئوليته رغم ما سيتحمله من مخاطر. كان كل عام، يحاول لمرات عديدة، توصيل الخطابات المرسلة من أوروبا إلى الهند، عبر مصر فوق سنام أحد الإبل، ينحدر بطول البحر الأحمر مبحرًا على متن سفن الملاحة الساحلية الصغيرة، واتضح له، أنه رغم هذه الظروف غير المستقرة، كان البريد يصل بشكل أسرع جدًا مما لو تم توصيله عبر طريق رأس الرجاء الصالح[1]. قامت الحكومة البريطانية بتبني خطة Waghorn بشكل رسمي في عام 1837، وفي عام 1847 انتقلت إدارة الممر المصري إلى الحكومة المصرية. وظل الطريق البري يعمل بشكل منتظم حتى عام 1858، لحين أن تم إنشاء خط سكة حديد بين الإسكندرية والسويس.

---

(1) لمزيد من التفاصيل حول محاولات Waghorn وحول التنافس بين تريستا ومرسيليا لضمان نقل حقائب السفر لبلاد الهند، انظر السرد المتحمس في " Il Lloyd Triestino "، 1836-1936 *Contributo alla storia della navigazione marittima*، ميلانو 1938، الفصل IV، الصفحات من 117 إلى 156، مع الكثير من المؤشرات الأرشيفية والببليوجرافية.

وبينما كانت إنجلترا تحل مشكلة الاتصال السريع ببلاد الهند عبر الطريق البري، كانت فرنسا تستأنف النظر في تصميم طريق ملاحي عبر برزخ السويس. وقد لاحظ لويجي دي نيجريللي عن حق في عام 1846: "على الرغم من اتفاق القوتين (إنجلترا وفرنسا) على عمل اتصال أكثر سرعة لربط أوروبا ببلاد الهند الشرقية والصين، وحول المزايا التي قد تعود على التجارة، فقد كانتا على خلاف فيما يتعلق بالطريقة التي سيتم بها العبور خلال البرزخ. وبينما كانت إنجلترا، الحريصة على الاحتكار الحصري الذي حصلت عليه في المحيط الأطلنطي والهندي، تريد دائمًا توطيد الاتصال عبر البرزخ عن طريق إقامة خط سكة حديد، كانت فرنسا تصر دائما على التصميم الهندسي لقناة ملاحية أيضًا للسفن الكبيرة المتجهة لبلاد الهند الشرقية" [1].

على الرغم من اختلاف الوسائل ظل الهدف واحدًا ولم يتعدد بالنسبة للجميع: ألا وهو فتح طريق مختصر تجاه إفريقيا الشرقية، وبلاد الهند والشرق الأقصى عبر برزخ السويس.

قد قام السان سيمونيون بتناول التصميم الفرنسي لطريق ملاحي عبر البرزخ بمنتهى الحماس. فقد كانوا، كما هو معروف، أتباع الكونت هنري دي سان سيمون Enrico di Saint-Simon، الذي كرس حياته وثروته لتنفيذ خطة التجديد الاجتماعي عن طريق العمل. وأحد هؤلاء التلامذة،

(1) GEORGI und A.DUFOUR-FERONCE، *Urkunden zur Geschichte des Suez-Kanals*، لايبزيغ1913، صفحات 21-22. من الآن فصاعدًا سيشار إلى هذه المجموعة المهمة من الوثائق بكلمة واحدة : *Urkunden* .

بروسبير انفانتان Prospero Enfantin (1796 - 1864)، ذو الروح المتحمسة، كان يتمتع بحياة رغدة، وكان من أقدر المهندسين المختصين بإنشاءات خطوط سكك الحديد، وكان بمثابة المشجع لإقامة مثل هذه الخطوط في فرنسا. وقد أصبح رئيسًا للطائفة حاملاً لقب "الأب Le Père " وكان يعمل بهذه العقيدة كما لو كان في الكنيسة: وفي عام 1825 أسس جمعية بطريركية اشتراكية، تم حلها فيما بعد من قبل الحكومة الفرنسية بسبب غرابة الطقوس والقوانين التي كان يجب على أعضائها الخضوع لها.

حينئذ عزم انفانتان على الذهاب بنفسه إلى مصر(1833) ليضع تصميم سان سيمون حيز التنفيذ، أي حفر برزخ السويس، الذي كان انفانتان يصفه بأنه " تحفة القرن". واصطحب انفانتان في رحلته مجموعة لامعة من التلاميذ : من بينهم مهندسون، ومعماريون، ومصممون، ورحالة، وأطباء، وأدباء، وعمال. كان انفانتان يكشف عن هدف رحلته بحماس شديد: "إن مشروع حفر قناة السويس، الذي مضى على تصميمه وقت طويل يئن. ومن الضروري أن يدخل حيز التنفيذ؛ وهو ما سيتم تحقيقه بواسطتنا ومن أجل غاياتنا... من الضروري أن يتم التعامل مع هذا العمل الضخم، الذي يعتبر مشروعًا عالميًا بمعنى الكلمة، بحماس وتضحية كما لو كان حربًا، وكما لو أن هؤلاء الجنود السلميين سينالون المجد[1]".

أُعجب السان سيمونيون بمسألة القناة لما تتميز به من طابع العالمية الذي تم الحفاظ عليه دائمًا، على الأقل من الناحية النظرية، التي أعطت

---

(1) *Oeuvres de Saint-Simon et d'Enfantin*، باريس 1867، المجلد IX، صفحة 84، انظر أيضًا صفحات 40 و56 و69 .

أهمية دولية للمشروع، وذلك على الرغم من التجاوزات التي ارتكبتها كل من فرنسا وإنجلترا. لم يتم تصور القناة على أنها احتكار لإحدى القوى، بل كعمل دولي، لخدمة أوروبا، والحضارة، والإنسانية بأكملها.

وصل انفانتان إلى مصر ووجد أن محمد على آنذاك مترددًا فيما بين تصميمين ضخمين: شق البرزخ والقناطر على النيل في شمال القاهرة، على مشارف الدلتا. كان كبير مهندسيه لينان دي بيلفون Linant de Bellefonds الذي أصبح عنصرًا مهمًا فيما بعد في إنشاء قناة السويس، يدرس المشروعين، وقد تم ذلك على مرتين، في عام 1832 وفي عام 1833، ثم أبلغ فرديناند دي ليسبس Ferdinando de Lesseps، الذي كان يتولي منصب القنصل في مصر في ذلك الوقت[1]، بأفكاره حول مسألة القناة.

حاول انفانتان العمل على مساعدة محمد علي في مسألة شق البرزخ؛ لكن المجلس المنعقد برئاسة الوالي قام بالتصويت لصالح القناطر.

---

(1) LINANT DE BELLEFONDS، *Memoires sur le principaux travaux d'utilite publique executes en Egypte*، باريس 1872-1873، صفحة 234 و235. Maurizio Adolfo Linant de Bellefondes (1800-1883)، أحد ضباط البحرية الفرنسية، بعد أن اتبع مجموعة من علماء الآثار عبر مصر، استقر هناك وتقلد وظيفة أحد مهندسي لدى محمد علي والولاه اللاحقين. ارتبط اسم Linant بجزء كبير من الأعمال ذات المنفعة العامة التي نفذت في مصر أثناء تواجده في ذلك البلد. كانت المذكرات المشار إليها أساسية. قد تم نشر دراسة واسعة حول لينان منذ وقت قريب J.MAZUEL، *L'oeuvres geographique de Linant de Bellefonds*، القاهرة 1937.

عقب هذا القرار قام بعض أتباع انفانتان بالعودة مرة أخرى إلى فرنسا؛ لكنه ظل مع جزء كبير من أتباعه لمدة ثلاث سنوات في مصر. وعمل الكثير منهم في إنشاء القناطر، حيث هلكوا بسبب مرض الطاعون؛ فيما عمل آخرون كأطباء في الجيش أو كمدرسين بالمدارس[1].

عاد انفانتان أيضًا إلى فرنسا مرة أخرى، وكان حريصًا كل الحرص على نشر فكرة ربط البحرين، في انتظار الفرصة السانحة لتحويلها إلى حقيقة[2].

تزايد اهتمام الصحافة الدولية شيئا فشيئًا بمسألة القناة الواصلة بين البحرين كواحدة من أهم القضايا السياسية الدولية. فقامت الجرائد والكتب بنشر وتبسيط الفكرة العظيمة لربط العالمين، الشرق بالغرب. نذكر من أهمها تلك الأعمال التي تخص الكاتب الإنجليزي جيمس فاتش James Vetch [3]، ودافيد اركهارت David Urquhart (1843) واندرسون Anderson [4]، والمقالات التي نشرت في " استعراض العالمين " بتاريخي

---

(1) R.D'ALLEMAGNE. *Les Saint-Simoniens*، باريس 1930، الصفحات من 495 إلى 533.

(2) F. DE PUYJALON، *L'influence des Saint-Simoniens sur la réalisation de l'Isthm de Suez et des Chemins de fer*، باريس 1926 .

(3) *Inquiry into the means of establishing a ship navigation between the Mediterrean and the Red sea*، الطبعة الثانية، لندن 1843.

(4) تم اقتباس مقتطفات من الكتابات الخاصة بهؤلاء المؤلفين الثلاثة ضمن عمل دي ليسبس، الافتتاح، الجزء I، 231-265.

15 يوليو 1841 و1 يناير 1844، والدراسة الخاصة بهومير دي هيل Hummaire de Hell، التي نشرت في نشرة الشرق بباريس عام 1845، *حول الأنظمة المختلفة لربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط* . ورد نص في هذا العمل الأخير بالصفحة السابعة: "هكذا يبدو أن الثورة التجارية أصبحت وشيكة، وعلى الرغم من الصعوبات التي ترجع في هذه اللحظة بشكل كبير إلى الغيرة واللامبالاة الشديدة من بعض الحكومات والناتجة عن الكبرياء المتعصب، فقد كنا مقتنعين بأن الاتصال عبر برزخ السويس أصبح على وشك أن يحل محل ذلك الطريق الطويل والخطير الذي كان يسلكه البحارة منذ ثلاثة قرون، وكانوا يطلقون عليه طريق رأس الرجاء الصالح".

وأصبح شائعًا الرأي الذي يقول بأنه لم يعد من الممكن أن حفرة في الأرض أكثر قليلاً من مائة كيلومتر، تعوق لوقت أطول من هذا عملاً يعد ضروريًا من أجل تقدم البشرية.

ومن الأمور التي لا تنسى في هذا الصدد الخطاب الذي ألقاه أحد العلماء الإيطاليين البارزين وهو لودوفيكو بازيني Lodovico Pasini أمام معهد فينيسيا للعلوم والأدب والفنون، والذي كان أمينًا عامًا له، في المؤتمر العام الرسمي المنعقد بتاريخ 30 مايو 1842، حول الأحداث المتقلبة التي تمر بها الطرق التجارية بين آسيا وأوروبا وحول احتمالية العودة مرة أخرى، لعدة أسباب، لاستخدام الطريق القديم من قبل تجارة أوروبا مع بلاد

الهند الشرقية. وطبقًا لرأي بازيني فقد أصبح ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر أمرًا حتميًا لا يمكن التردد في تنفيذه[1].

وكان من أكثر الدلائل حجة ووضوحًا ما وصل إلينا من قبل أحد الكُتاب الإيطاليين، وهو جوزيبي أتشربي Giuseppe Acerbi [2]، فقد كان في أفضل وضع لفهم الأحداث والحكم عليها. كان هذا الرحالة والكاتب المعروف هو الممثل الخاص بالنمسا في مصر لما يقرب من عشرة أعوام، ودرس البلد بجدية من شتى النواحي، بالإضافة إلى التقارير شديدة الدبلوماسية، التي تركها لنا في صورة كتابات منشورة وغير منشورة ذات قيمة عظيمة.

ونذكر من بين الأعمال غير المنشورة إحدى الدراسات النقدية *حول التجارة الداخلية والخارجية لمصر*، التي ينتهي فصلها الأول بالملاحظات التالية: "لم يستطع القرن التاسع عشر أن ينسى مشروع شق برزخ السويس، الذي أسفر عن نتائج مذهلة. فقد كان المشروع يتوافق مع طبيعة القرن المضطرب، المغامر والمنحاز لمد اليد للشعوب النائية المعزولة لتجعلها

---

(1) مع الأسف لم يتم نشر النقاش في الأعمال الخاصة بالمعهد؛ ولكن تم الإشارة إليه فقط، انظر السلسة الثالثة، المجلد I، صفحة 167، والمجلد II، صفحة 499 – 500 .

(2) تم حفظ المخطوطات الخاصة بـ Acerbi، المنشورة وغير المنشورة، بالإضافة إلى مكتبته الثرية، في المكتبة العامة بمدينة مانتوفا؛ وجدت دراسة نقدية في الظرفXII، 27. لم يتم الإشادة بما قام به Acerbi، ذلك الدبلوماسي، والرحالة والكاتب، لنشاطه داخل مصر بالقدر الذي كان يستحقه. انظر بعض الإشارات في عملنا بعنوان: *Il Regno di Mohammed Ali nei documenti diplomatici italiani inediti*، المجلد I، القاهرة 1930، المقدمة.

تشارك بمبادئها، وأفكارها، ومزاياها، اختصارًا للقول، بحضارتها، اعتبار أن هذه كانت الكلمة المفضلة في ذلك القرن. لم نكن نشعر أبدًا بالطول المفرط لطريق رأس الرجاء الصالح للوصول إلى بلاد الهند كما هو الوضع اليوم؛ فقد بدأت العيوب في الظهور بشكل أكبر مثل طول رحلة السير، مما يتطلب توفير أماكن لأخذ قسط من الراحة، وتوفير أسلحة باهظة الثمن، فضلاً عن وجود الكثير من المخاطر المزعجة والتي تتسبب في فقد السفن نتيجة لتحطمها، فضلاً عن إصابة العديد من الرجال بالأمراض. لم تسلك مراسلات الشركة الهندية والحكومة الهندية طريقًا آخر غير الطريق الخاص بالخليج العربي... وكانت هناك سفينة بخارية ضخمة تتولى القيام بعمل اتصال منتظم بين السويس وكلكتا؛ وبدأ الاعتياد على هذا الطريق؛ الذي سيصير في القريب العاجل ضرورة ملحة ... فالحاضر مرتبط بمستقبل آسيا ومصر وأوروبا".

وبالفعل، بعد سنوات قليلة كتب لويجي دي نيجريللي وبالتحديد في عام 1846 مؤكداً: " لقد أصبح هذا الربط (بين البحر المتوسط والبحر الأحمر) ضرورة نظرًا للظروف الحالية التي تمر بها أوروبا." [1]

(1) *Urkunden*، صفحة 22 .

الفصل السادس

سياسة محمد علي

و

النشاط الدبلوماسي لمترنيخ فيما يتعلق بمسألة السويس

خلال فترة العشرين عامًا ما بين عامي 1840– 1860، والتي من الممكن اعتبارها المرحلة الحاسمة لحل مشكلة السويس، شهدت إيطاليا وألمانيا تحركات أقل صخبًا وأكثر نفعًا في موضوع تنفيذ القناة عنها في الدول الأخرى. ففي تلك الفترة خاض العالِم الإيطالي لويجي دي نيجريللي صراعًا ضد العلم الفرنسي، وضد السياسة الإنجليزية، فصاغ هذا المشروع ودافع عنه وفرضه، وهو المشروع الوحيد الذي جعل من قناة السويس أمرًا ممكنًا؛ وهناك رجل السياسة، الألماني الأمير مترنيخ، ذو الطابع الرجعي في الأفكار السياسية، ولكنه واسع الأفق فيما يتعلق بالمشكلات الاقتصادية، كان قد بدأ إجراء سلسلة من المفاوضات الدبلوماسية لإزالة الصعوبات السياسية التي تحول دون تنفيذ المشروع؛ وهي المفاوضات التي استأنفها رجل دولة ألماني آخر هو البارون دي بروك.

خلال الفترة ما بين نهاية القرن 18 وبداية القرن 19، كما سبق وأشرنا بالفعل، كانت الحكومة النمساوية تحاول، من خلال دي روسيتي، احتكار الربح العائد من حركة المرور في الشرق الأوسط التي كانت تمارسها فينسيا عبر البرزخ في العصور الوسطى. فضلاً عن أن هناك بعض الشخصيات السياسية التي كانت تغذي الأمل في أن فتح برزخ السويس قد يكون أفضل وسيلة للنمسا لتحتل موقعًا على البحر لا يقل أهمية عما تحتله على الأرض. والشخص الذي كان يهتم بصورة كبيرة بمسألة القناة هو نفسه

الذي سيطر على السياسة النمساوية في تلك الحقبة، وهو الأمير مترنيخ، وهو الذي أعطى شارة البدء لكي تدخل القناة مرحلة جديدة: فقد حاول بالطرق الدبلوماسية أن يثير اهتمام محمد علي بشق البرزخ، وقام ببعض المحاولات للحصول على ضمانات من عدة قوى كان يرغب محمد علي في الحصول عليها قبل البدء في الأعمال [1]. منذ عام 1842 تضاعفت المحررات المتعلقة بمشروع القناة لدى المستشارية النمساوية، ومثل هذا المشروع لعدة سنين الموضوع الرئيسي للتقارير التي كانت توجه إليها من قبل المبعوث البابوي بالقسطنطينية والقنصل العام بالإسكندرية. وقد يطول بنا الحديث لسرد تاريخ مفاوضات محمد علي مع الحكومة النمساوية بالكامل؛ ولذا نكتفي منه بالنقاط الرئيسية.

في التقرير المؤرخ في 24 ديسمبر 1842 بعث القنصل العام للنمسا، لورين، إلى أمير مترنيخ بما يلي: "بمجرد وصولي إلى هنا، صرح لي محمد علي بأنه قرر عمل اتصال بين البحر الأحمر والبحر المتوسط عن طريق قناة عبر البرزخ، فضلاً عن أنه وعدني بأن يعطيني تقرير المهندسين

([1]) أظهر مترنيخ فخرًا كبيرًا عن حق بالجهد الكبير المبذول بشأن قناة السويس في مذكراته المنشورة بعد وفاته: " منذ نشوئها (مسألة قناة السويس) كان لي دور أساسي، وحتى بعد اعتزالي للحياة العامة لم أكف عن دعمها". *Aus Metternich's nachgelassenen papieren*، المجلد VIII (فيينا 1884)، صفحة 581. بالإضافة إلى المجلد VIII يتحدث مترنيخ عن مسألة قناة السويس في المجلد السادس من الكتابات التي عثر عليها بعد وفاته .

المهتمين حتى هذه اللحظة برفع قياسات الأرض. ولن أقصر في إرسال هذا التقرير إلى عظمتكم"[1].

وبالفعل في الشهر التالي أرسل لورين إلى مترنيخ الأعمال المذكورة أعلاه وبالتحديد في 1 فبراير 1843، وهي عبارة عن عدد 2 ورقة خرائط لمصر السفلى، وتصميم لقناة السويس، ومذكرة لينان. ومرفق مع هذه الأوراق تقرير من المهم الإشارة إلى مقطع منه هنا: "حتى وقتنا الحالي حاولت أن أوضح للباشا أن مصلحته وسمعته يستوجبان ربط البحرين من خلال البرزخ. وأن بإمكانه من الأرباح العائدة من القناة تنفيذ العملين الآخرين: (القناطر والترعة التي تبدأ من القاهرة وتنتهي في السويس). على أية حال قد فعل المهندس المكلف بإنشاء القناطر كل ما بوسعه لكي يبدأ في عمله قبل أي شيء آخر.

"وتحدث زملائي ممثلو بروسيا وفرنسا إلى الباشا في الموضوع نفسه، وأقنعوه بأنه من الممكن إقامة القناة بدون أي مساهمة منه. وقد صدمته تلك الملحوظة لدرجة أنه بعد وقت قليل تحدث إلى إبراهيم باشا، وكان هو الآخر من المحبذين لفكرة إنشاء القناة، ولم يكن يكف عن القول والحديث في ذلك الموضوع مع قائد جيوشه [2] بأن القناة ستكون ذا فائدة قصوى بالنسبة لليونانيين، والإيطاليين، والفرنسيين، والألمان، والروس، أي للجميع، في حين أن القناطر ستكون ذات فائدة لمصر فقط؛ إذن فالواجب يحتم عليه إنشاء القناطر. وقد أبلغني بهذا إبراهيم باشا، مبتسمًا وهو يقول إن

([1]) فيينا، H H S، قناة السويس، القاهرة، 24 ديسمبر 1842 .

([2]) يقصد به إبراهيم باشا، النجل الأكبر لمحمد علي، أو قائد عام القوات المسلحة.

الباشا والده يخشى أن يأتي الإنجليز، عندما يتم إنشاء القناة، ليغلقوا أبوابها ويضعون مفاتيحها في جيوبهم. ومن ثم لا بد من طمأنة الباشا، قبل كل شيء؛ وبعدها لن تكون هناك أي صعوبات خطيرة" [1].

وتلت هذه المحررات مذكرة قدمها الكونت فيقويلمونت، وزير الحرب، بتاريخ 2 مارس 1843 إلى مترنيخ. وتم تحرير المذكرة باللغة الفرنسية تحت عنوان: "اعتبارات حول إنشاء قناة ملاحية لتربط بين البحر الأحمر والبحر المتوسط". وتتضمن المذكرة شرحًا وافيًا لأفكار محمد علي حول شق البرزخ والصعوبات السياسية المتعلقة بهذا المشروع، وقد يجدر بنا أن ننقلها بالكامل[2]، ولكن اختصارًا للوقت ننقل منها بعض المقاطع فقط:

"تؤكد تقارير قنصل النمسا العام بمصر أن محمد علي قد عزم على فتح قناة ملاحية بين البحر الأحمر والبحر المتوسط، وقد تم الانتهاء من جميع الدراسات الخاصة بهذا العمل، وجميعها أثبتت سهولة التنفيذ، وقدرت النفقات بحوالي 2 مليون تالليري. وضآلة هذا المبلغ تبرهن على أن طبيعة الأرض والاختلاف في منسوب المياه بين البحرين أمران يشجعان على تنفيذ

([1]) فيينا، H H S، قناة السويس، 1 فبراير 1843، رقم 249 . عرضت أطراف المسألة بشكل مستفيض أيضًا في وثائق قنصل بيمونتي في الإسكندرية: تورينو، أرشيف الدولة، القنصليات الوطنية، الإسكندرية بمصر، الأعوام من 1842 إلى 1845، خصوصًا التقرير المؤرخ في 26 يناير 1843.

([2]) فيينا، H H S، قناة السويس، 2 مارس1943. نقلت هذه المذكرة في العمل الخاص بالحسين حسني، *Le Canal de Suez et la politique éyptienne*، Montpellier 1923، الصفحات من 310 إلى 321 .

المشروع... كان محمد علي يدرك حجم الفوائد التي سيعود بها مثل هذا الاتصال على مصر؛ وكان يدرك أن هذا المشروع سيحدث ثورة حقيقية في العلاقات التجارية بالعالم. ولكن هذه الأهمية قد أثارت القلق بداخله؛ وقال إنه بمجرد الانتهاء من الربط بين البحرين، ستتمني إنجلترا وضع أبواب عليه والاحتفاظ بمفاتيحه؛ ولذا طلب ضمانات تحول دون وقوع مثل هذا الاحتمال؛ ولأن النمسا كقوة عظمى، ستكون هي الأخرى نظرًا لموقعها الجغرافي، بعد إنجلترا، مدعوة لجني المكاسب والفوائد من هذا الطريق التجاري الجديد، رأى أنه من الممكن التوجه إلي الحكومة النمساوية لطلب وساطتها حتى تقدم له أوروبا الضمانات التي يحتاجها... وقد أكد السيد لورين للوالي إن مصر ستكون فيما بعد ذات أهمية كبرى بالنسبة لأوروبا، وأن مصلحة الجميع تعتمد علي ضمان استقلالها؛ لأن القناة الملاحية بين البحرين ستصبح بالنسبة لمصر كشهادة ضمان لأنها لا تقل أهمية عن البسفور والدردانيل بالنسبة للباب العالي.

"ويجب الاعتراف بحكمة هذا العرض، الذي انتهى إلى أنه يجب أن ترتكز المسألة علي حسابات السياسة العليا....

"إن إنشاء القناة الملاحية المقترحة من قبل محمد علي سيزيد من طمع إنجلترا؛ فالفوائد التي تدرها ضخمة جدًا حتى إنه يصعب مقاومتها، وستكون الحكومة باستمرار تحت ضغط وإلحاح مستمر من شركه الهند، ومدينة لندن وتجارة كلكتا؛ وهذه المراكز الثلاثة التي كان واحد منها فقط كفيلاً في الوقت السابق بإثارة آسيا بأسرها بدءًا من أفغانستان إلى الصين، تجتمع الآن على هدف واحد، وتدفع إنجلترا للمشاركة عاجلاً أم آجلاً وفقًا للظروف، في هذا المشروع الذي تتمسك به... فهي ترغب في أن تجعل من

مصر مسرحًا للعمليات، حتى تحمي وتدافع عن إمبراطوريتها التي يجعل النمو السريع في الهند الدفاع عنها أكثر صعوبة بدون إنشاء القناة".

وكما وصلت إلى مترنيخ، تقارير ودراسات من علماء ورجال صناعة وبنوك تحثه على بذل الجهد من أجل مشروع القناة. كانت هناك شركة صناعية كبرى في ليبزج بألمانيا، يرأسها ألبرتو دوفور فرنوتشا، والذي سوف نتحدث عنه فيما بعد، قد قدمت إلى مترنيخ في أحد التقارير المطولة بتاريخ 25 إبريل 1845 فكرة تكوين شركة من مجموعة الرأسماليين الذين ينتمون لوسط أوروبا ومن بلاد أخرى مع استبعاد التدخل الشديد للفرنسيين أو الإنجليز، والسبب الرئيسي في هذا يكمن في المخاوف التي يشعر بها ملك مصر ومن الصعوبات السياسية التي قد تحدث من قبل الحكومات الأوروبية. وقد خلص التقرير إلى أنه: "بهذه الطريقة فقط، يمكن أن تصبح القناة حقيقة وتخدم التجارة العالمية لمصلحة كل الدول الأوروبية دون التمييز لأي علم... فإذا تكرمتم معاليكم بالنظر في هذا التقرير، فإن الموقعين أدناه، بالاشتراك مع أعضاء أجانب آخرين، يتشرفون بتقديم عرض للوسائل التي تجعل تنفيذ المشروع يبدو أمرًا ممكنًا".

ومع هذا التقرير تم إرفاق أحد التقارير الأخرى المرسلة إلى الشركة من أحد وكلائها الذي كان قد توجه إلى مصر ليجري تحقيقًا على أرض الواقع حول إمكانية شق البرزخ وعن الصعوبات السياسية التي تعوق تنفيذ التصميم.

في 30 يناير 1845 أجرى هذا الوكيل بمدينة الفيوم، حديثًا وديًا طويلاً مع محمد علي وناقش معه الأهمية الجغرافية والسياسية لمصر، والاهتمام الذي أبدته الحكومات الأوروبية للقناة والمجد الذي يحمله تنفيذها لمملكة محمد علي.

وكعادته دائمًا كان الباشا العجوز يجيب برد حاد ودقيق: "نعم. ربما النمسا وفرنسا يرغبان في القناة، لكن إنجلترا، وروسيا!.. عندما تتفق القوى العظمى على إقامة هذا العمل تتقدم لي بطلب؛ وأنا على أتم استعداد لتنفيذه. فمصر لا ينقصها الرجال؛ وسأكرس كل مجهود جيشي لهذا العمل" [1].

لم يغير الوالي أبدًا من الفكرة والهدف وهو ما يمكن الحكم عليه من خلال عدد كبير من الوثائق الرسمية، وكما يتضح من خلال خطاب شخصي بتاريخ 21 مايو 1847 مُرسل من لينان إلى دي نيجريللي، ويعتبر هذا الخطاب أكثر قيمة من كل الوثائق المستشهد بها حتى الآن. ونظرًا لأن لينان، كان يشغل منصب كبير المهندسين لدى محمد علي، كان هو أجدر من أي شخص آخر بمعرفة أفكار وشعور الوالي، وكان لينان يكتب بصفة خاصة وودية إلى دي نيجريللي، الذي لم يكن لديه أي نية في تغيير حقيقة

([1]) فيينا، H H S، قناة السويس، 5 أبريل 1845، *Leipziger Gesellschaft Antrage behufs der Anlegung eines Kanals auf der Landenge von Suez*.

الموقف. وهذا الخطاب مهم جدًا لأسباب أخرى، لذا من الأفضل نقله كما هو بالكامل[1].

القاهرة في 21 مايو 1847

"زميلي العزيز

"لقد جعلني خطابكم الذي تشرفتم بإرساله لي، أشعر بقدر كبير من الرضا والارتياح، لأنه كان بالنسبة لي أساسًا للعلاقات القوية التي أتشرف بأن تربطني برجل اسمه وحده هو أكبر توصية؛ وإذا حالفني الحظ أن أكون معاونك الخاص عندئذ ستتحقق جميع أمنياتي.

"عندما قمت بدراسة المسألة التي تمنحني الآن شرف أن تربطني علاقة بسيادتكم، كان هدفي أن يكون الأمر مفيدًا، وأعتقد أنني مضطر إلي القيام بهذا العمل كأحد مهامي المكلف بها نظرًا لوضعي في مصر؛ لكن أملي أبعد من أن أحصل علي تعويض عما قمت به من تخطيط لهذا المشروع الضخم، وأملي الوحيد هو أن تربطني بكم الصداقه يومًا ما.

"يجب أن تعلم جيدًا إنني فور أن قابلت السيد غاسنوجيه Jassnuyer[2]

الذي سلم لي بالقاهرة خطابكم المبجل، أسرعت على الفور بالذهاب إلى السكرتير (لم أر أحدًا من باقي أعضاء الفريق)، وكان كل هذا في إطار سلطتي. وقدمته لسمو الوالي برفقة السيد شامبيون Champion، القنصل

(1) وجد الخطاب مصنفًا تحت رقم 542، في مراسلات دي نيجريللي، المحفوظة، مع وثائق أخرى أصلية تخصه أيضًا، في مكتبة المتحف الفني بفيينا .

(2) سكرتير فريق العمال المرسل من قبل دي نيجريللي إلى مصر، انظر الفصل VIII .

النمساوي بالقاهرة. وقد أبدى سموه الكثير من التعاطف واستعداده لتيسير أعمال فريقكم لفترات طويلة بكافة الوسائل الممكنة.

"وخلال هذا الحوار مع سمو الوالي، شأنه شأن باقي الحوارات التي دارت بيننا فيما مضى حول الموضوع نفسه، كنت ألاحظ دائمًا شيئًا وهو أنه يرفض بتبرم فكرة استكمال المشروع الضخم للربط بين البحرين بواسطة الشركة؛ فهو يريد أن ينفذ العمل بنفسه، وعند الانتهاء من المشروع، ستقدم له مع هذا المشروع اتفاقية بين القوى الأوروبية العظمي بشأن هذا العمل الضخم، وسيتحمل الوالي القيام بالعمل علي نفقته الخاصة. كما لاحظت أيضًا أن أي فكرة للتنسيق مع القسطنطينية في شأن الربط بين البحرين تلقي رفضًا شديدًا من قبل سموه، وقد اقتنعت تمامًا بأنه إذا قام أحد بالتصرف على نحو مخالف، فهذا سيكون سببًا في وضع العديد من العراقيل الضخمة في طريق نجاح المشروع.

" كنت أرغب بشدة في مرافقة فريقكم في المواقع، ولكن وضعي هنا منعني من ذلك، لأنها كانت فترة أعمال حفر الترعة. وأتمني بشدة أن أكون حرًا عندما تأتون إلي مصر في فصل الخريف، حتى أنال شرف مرافقتكم إلى البرزخ. ونحن في الانتظار، ولا تتخيل سيادتكم مدى السعادة الحقيقية التي شعرت بها عند تسلم خطابكم، وتفضلوا بقبول وافر الاحترام من:

خادمكم الأمين

" لينان دي بيلفون"

الدلائل التي قد توصلنا إليها والأخرى التي كان من الممكن استنتاجها، تظهر بشكل واضح أن محمد علي كان يتعامل مع مسألة القناة بذكاء نادر ونظرة مستقبلية حادة. كان هذا الرجل العبقري يرى كل الأخطار السياسية والصعوبات المصاحبة لهذا المشروع بشكل واضح، بالإضافة إلى طرق الحل التي يمكن مجابهتها بها[1].

في عام 1844 اعتقد مترنيخ أنه قد حان الوقت للدخول في مباحثات مع القوى وإلزامهم بإعطاء محمد علي كافة الضمانات التي كان يطلبها قبل أن يبادر في القيام بأعمال فتح البرزخ.

وفي يوم 6 أغسطس كلف مترنيخ السيد لورين، بأن يفاتح محمد علي في الأمر. فأجاب لورين بتقريرين بتاريخ 6 و19 سبتمبر، أبلغه من خلالهما أن الوالي يشعر بارتياح شديد نتيجة لتدخل مترنيخ. وتعهد هذا الأخير بالحصول على الضمانات الضرورية من قبل القوى؛ وبمجرد حصول محمد علي على هذه الضمانات، سيبدأ على الفور في تنفيذ الأعمال[2].

([1]) أشاد الأمير مترنيخ بفطنة محمد علي ونظرته المستقبلية التي أثبتتها من خلال تجربته المتعلقة بالمسألة : "ففي العقد الرابع من هذا القرن عندما استوعب محمد علي فكرة شق برزخ السويس، رأى بنظرته الثاقبة، بالإضافة للفوائد العائدة على بمصر، أيضا الصعوبات التي كانت تعوق تنفيذ المشروع من الناحية السياسية".
Aus Metternich's nachgelassenen papiers، المجلد VIII، صفحة 582 .

([2]) فيينا، H H S ، قناة السويس، 1218-8، الإسكندرية، 19 سبتمبر 1844؛ انظر أيضا الكتابات المستشهد بها الخاصة بمترنيخ .

حينئذ أظهر ملك مصر إرادة ثابتة وراسخة لفتح القناة، ونشرت الجرائد في تلك الحقبة أنه قرر بالفعل بدء أعمال البرزخ[1].
أما ما دفع محمد علي للعدول عن هذا القرار هو الخوف الذي كان يزداد دائمًا بقوة فيما يتعلق بموضوع نقل البضائع والمسافرين الإنجليز عبر مصر. فقد أخذ الطريق البري في التطور بشكل ملحوظ. وأصبح فتح القناة يعني أن محمد علي يستطيع أن يطرد التجارة البريطانية، التي كانت تزداد توغلاً في الحدود المصرية، كما يعني إضافة مجد ومصدر للثروة إلى مصر. ولكن قبل كل شيء، كان ينبغي الحصول على ضمانات من القوى الأوروبية؛ فقد كان هذا هو الشرط الذي لم يتم تحقيقه حتى ذلك الوقت. لم يتم تقديم هذه الضمانات وتوفي الباشا العبقري دون أن يبدأ هذا المشروع العظيم. وأخذ معه إلى قبره لسوء الحظ كل مبادئ البصيرة السياسية التي كان يتبعها في مسألة القناة.

([1]) انظر، مجلة بعنوان "Allgemeine Bauzeitung"، فيينا 1844، في ملحق بعنوان " Die Ephoren "، صفحة 65 .

الفصل السابع

لويجي دي نيجريللي

بينما كان محمد علي يمارس مع المترنيخ عملاً دبلوماسيًا نشطًا لإزالة العقبات السياسية التي تعوق تنفيذ القناة، كان هناك أحد العلماء الإيطاليين، ويدعى لويجي دي نيجريللي، يدرس الصعوبات الفنية، ويحاول التوصل إلى حل لتذليلها بشكل كامل. ومن المؤكد أن العديد من العلماء في جميع الدول كانوا منشغلين بحفر برزخ السويس؛ لكن لم يكن من بينهم من كرس نفسه للدراسة بشغف شديد وإعداد علمي بحت مثلما فعل لويجي دي نيجريللي. فقد كان رأيه مخالفًا لباقي الخبراء الآخرين، حيث كان يرى أن التصميم الهندسي المباشر على مستوى عادي بدون سدود، يعتبر نظرًا للطبيعة الجيولوجية والجغرافية لمنطقة البرزخ، هو الحل الوحيد الذي يمكن تنفيذه لضمان قيام القناة بوظيفتها على أكمل وجه. كان يداوم بشكل مستمر على محاربة الأخطاء والتحيز والمخاوف التي كانت تعوق تنفيذ قناة السويس من خلال حملة دعائية شديدة تتمثل في الكتب وعقد المؤتمرات والمقالات والمراسلات الخاصة. كما كانت لديه رؤية واضحة فيما يتعلق بالصعوبات السياسية ووسائل إزالتها.

يجب أن نعتبر دي نيجريللي المبدع الفني الحقيقي لقناة السويس.

وعلى الرغم من المكانة التي كان يحظى بها لويجي دي نيجريللي، كما سنبين فيما بعد، إلا أنه أصبح مغمورًا بسبب استئثار السيد دي ليسبس بالمجد في الاحتفالات الخاصة بافتتاح القناة، الأمر الذي أمكن حدوثه نظرًا للوفاة المبكرة لدي نيجريللي، التي حدثت في أكتوبر 1858، بعد أن انتهى من تصميمه الفني، وأوشك باعتباره المدير العام لجميع أعمال القناة وعضو

بمجلس الإدارة أن يضع ذلك التصميم في حيز التنفيذ. حينئذ تولى دي ليسبس إدارة الأعمال، فضلاً عن رئاسة الشركة، وهكذا انتشرت الفكرة الخاطئـة، بأنه هو مهندس المشروع العبقري الذي صمم ونفذ قناة السويس وأنه الممول الأكبر للشركة، بالرغم من أنه كان يفتقر لأي مؤهلات فنيـة أو مهـارات إدارية.

يمكن أن نقول إن هذه الفكرة لم تنسف من الأساس بالرغم مـن أن بعض الأصوات، ولوجه الحقيقة الخالصة، ارتفعت احتجاجًا على هذه الشهرة غير المبررة والمغتصبة، وسوف نعالج هذا فيما بعد عندما نتناول نتائج عمل دي ليسبس في شركة القناة.

ومن أهم أهداف عرضنا هذا أن نحدد بتنويهات سـريعة كيـف أن المجد الذي كان أولى أن يحوزه دي نيجريللي باعتباره المبدع الحقيقي لقنـاة السويس، بعد فترة من التجاهل التام، بدأ ينمو مع مرور الزمن، ببطء ولكن بثقة وثبات.

كان أول من طالب بهذا، وفقًا لما أشرنا إليه في مقدمة الكتاب ابنـة دي نيجريللي نفسه المتحمسة، وتدعى ماريا جروا- نيجريللي، والتي لم تمل أبدًا طوال حياتها المديدة من إظهار مدى عظمة العمل الذي قام به والـدها، وقامت بذلك بمنتهى العقل، ومن خلال الصراع مع شركة القنـاة للحصـول على اعتراف بالحقوق المغتصبة لوالدها.

وفي عام 1912 قام شيزاري باتيستي Cesare Battisti، أحد الأبناء العظماء المنتمين لبلدة دي نيجريللي، في كتابه "دليل بريميرو[1]"، وهو اسم مسقط رأس دي نيجريللي، بذكر السجايا المميزة له. وفي العام التالي قام أحد سكان ترينتا ويدعى المهندس E.G.Benuzzi بفينيسيا بالعمل على وضع لوحة تذكارية رخامية على واجهة المنزل الذي ولد به دي نيجريللي.

واستمرت كتابات المؤلفين الإيطاليين والألمان، التي أظهرت الدور البارز لدي نيجريللي في شركة القناة بالاستناد إلى وثائق مؤكدة.

([1]) Trento، 1912.

والمؤلفـــــون هـــــم: Ottone Brentari [1]، و Georgi e
Dufour_Feronce[2]، و Alfred Birk [3]، Alfred Birk و
Hermann Muller Hamburg [4]، Mario Baratta [5]، Gualtiero
Adami [6].

([1]) لويجي نيجريللي، *صاحب مشروع قناة السويس*، في مجلة "Italia bella"، ميلانو، فبراير1915 .

([2]) Urkunden، سبق الإشارة إليه عدة مرات.

([3]) *Alois von Negrelli*، *Die lebensgeschichte eines Ingenieurs*، فيينا ولايبزيغ ، المجلد 2، 1915-1925. عمل هام، ولكنه غير مكتمل فيما يتعلق بالجزء الخاص بقناة السويس، لأن المؤلف الذي استعان بمادة وثائقية واسعة، لم يستعن بالمصادر الأرشيفية بمصر وفيينا، والتي لا يمكن الاستغناء عنها لتكوين صورة كاملة ودقيقة عن حياة دي نيجريللي وأعماله. وهذه الملحوظة القيمة، كما سبق وأشرنا في مقدمات جميع أعمالنا، تخص حياة دي نيجريللي.

([4]) *De Suezkanal, Seine Geschichte und seine wirtschaftpolitische Beteutung fur Europa, Indien und Aegypten*، *Amburgo 1925*.

([5]) لقد عالج باراتا بعقيدة ثابتة في العديد من الكتابات، التي سبق وأن أشرنا إليه، مســألة قناة السويس، وشغلت حياة دي نيجريللي بوجه خـــاص الملـــف *Luigi Negrelli e il Canale di Suez*، Pavia 1925، صفحات قليلة ولكن عمل جوهري.

([6]) مهندس من ترينتو، فضلاً عن أنه قام بوضع عدد من الكتابات، مع بعض من الشخصيات من ترينتو، قام بتمجيد اسم دي نيجريللي بلوحتين رخاميتين في ترينتو. ونذكر من أهم أعماله *Il canale di Suez e l'ingegnere Negrelli*، ترينتو 1937.

وجاءت مساهمة فعالة أخرى في بعث شـــهرة دي نيجريللــي عــن طريق الاستكشاف الأرشيفي العظيم الذي قام به الملك فؤاد فــي المراكــز الرئيسية بمصر وتركيا وأوروبا، وقد تم الحديث عن ذلك الأمر في مقدمــة الكتاب. وساعدت هذه المادة الثرية، فضلاً عن تصحيح الأخطاء والافتراءات التي ألحقت الضرر بمصر بواسطة المؤرخين الإنجليز والفرنســيين والتــي ظلت مقبولة بشكل عام، إلى تقديم برهان قاطع على الدور الكبير البارز الذي لعبه دي نيجريللي فيما يتعلق بشق قناة السويس. وللاستفادة من هذه الوثائق في استعادة مجد دي نيجريللي تشكلت في القاهرة بأمر مــن جلالــة الملــك المعظم فؤاد لجنة برئاسة Ernesto Verrucci Bey؛ وسكرتيرها كاتب هذه السطور. وكان أول نتاج أسفر عنه نشاط تلك اللجنة نشــر كتــاب بعنــوان *Aperçu de l'histoire du canal de Suez* "*نظرة عامة عن تاريخ قناة السويس*" [1].

كانت هذه هي المرة الأولى التي يتم فيها التعرف على وثائق رسمية مصرية ونمساوية في هذا العمل، وتظهر بشكل قاطع نسب التصميم النهائي لقناة السويس لدي نيجريللي، كما تبخس مما يستحقه دي ليسبس من تقــدير إلى أضيق الحدود. كان لنجاح العمل تأثير كبير في استعادة الاعتراف بعظمة دي نيجريللي لأنه أصبح جزءًا من "تاريخ مصر" وهو الكتــاب الــذي تــم

([1]) تم إدراجه ضمن مجلد *Les règnes de Abbas, de Said e d'Ismail*، الذي يمثل الجزء الرابع من "*Prècis de l'histoire d'Egypte par divers historiens et archéologues*". تم طبع المجلد IV في روما بمعرفة مطبعة الدولة، 1935، لصالح الجمعية الجغرافية الملكية بمصر، أما الثلاثة مجلدات السابقة تم طبعها بالقاهرة.

تحريره في الأجزاء الثلاثة السابقة بواسطة مؤلفين فرنسيين، وقد تم توجيه ذلك العمل للجمهور الدولي.

أدت الحرب الإثيوبية، التي استغلتها إنجلترا لتثير الاضطراب في علاقات المودة والصداقة الإيطالية- المصرية، إلى إحداث ركود في نشاط اللجنة بالقاهرة؛ لكننا لم نكف عن الاستمرار في البحث والدراسة.

والجدير بالذكر أيضًا أن المعهد الفاشي الإفريقي الإيطالي في عام 1939 كان بمثابة المشجع، بمناسبة معرض بادوفا، لإقامة معرض عن قناة السويس تكريمًا لدي نيجريللي، وقد قام كاتب هذه السطور بدعوة من المعهد نفسه، بنشر سيرة ذاتية مختصرة له[1] وإلقاء خطاب تذكاري بتاريخ 10 يونيو[2].

وفيما يتعلق بالأنشطة والكتابات الخاصة بهذا الشأن، كانت المقالات التي ظهرت في الصحف والمجلات كثيرة ومتعددة لنشر المعرفة الخاصة بالدور الذي لعبه نيجريللي من أجل نجاح مشروع قناة السويس، وإن كان بعضها تعوزه الدقة والموثوقية. أما في المعالجات الإيطالية لتاريخ قناة السويس فقد تم تثمين دور دي نيجريللي وتقدير قيمته بصفة عامة

---

(1) A. Sammarco، *لويجي دي نيجريلي*، *La mirabile vita del creatore del Canale di Suez*، روما، I.F.A.I. ، العام XVII .

(2) المعرض الحادي والعشرين لبادوفا، بادوفا 1939، الصفحات من 49 إلى 70 .

ونذكر في هذا الصدد الكتب الخاصة بكل من E .Anchieri [1]، و A.Monti[2].

وقد ظهر مؤخرًا عملان يهدفان بشكل خاص إلى سرد حياة دي نيجريللي. أحدهما: ينسب لأحد أبناء الفرع الألماني لمواطننا، وهو "دي نيجريللي مولديلبي"[3]، والعمل الآخر: ينسب إلى القبطان بوردينيون E .Bordignon[4]. في العمل الأول تم عرض حياة المهندس العظيم بحماس شديد وبشكل فني بارز. كان المؤلف يمتلك بالفعل سجايا الكاتب اللامع ويكن بداخله احترامًا شديدًا لذاكرة السلف المجيد، ولذا نجح في إثارة شعور بالإعجاب الشديد لدى القارئ للسمو الأخلاقي والبراعة الفنية الخارقة لمبدع قناة السويس. لكن السرد حتى وإن لم يكن يتعلق برواية إلا أنه كانت له معالم روائية: فقد كان المؤلف مولعًا جدًا بإعادة بناء ساحر للمشاهد، المناظر والحوار؛ وعرض الأحداث إن لم يكن يتناقض في خطوطه العامة

([1]) *السويس*، طبعات روما، العام الثامن عشر.

([2]) *Gli Italiani e il Canale di Suez*، روما 1937: و Storia del Canale di Suez، ميلانو 1937. يعتبر العمل الأول من الأعمال التي تحتوي على وثائق مهمة غير منشورة، لكنها تتعلق بشكل أساسي بنشاط Paleocapa لكلا من Torelli و Gioia لصالح القناة .

([3]) *Der Lebenskampf des deutschen Ingenieurs . Die Luge von Suez*، *Alois von Negrelli*، Darmstadt و Berlino 1940.

([4]) لويجي نيجريللي، فينيسيا 1941.

مع الحقيقة التاريخية، فهو أيضًا غير منزه من عدم الدقة والأخطاء في بعض النقاط الأساسية، كما سنرى في بعض الأمثلة في إطار العمل الحالي.

وتكمن جدارة بوردنيون في اعتماده على بعض الوثائق غير المنشورة، التي حالفه الحظ في العثور عليها. وتتألف هذه الوثائق من مجموعة من المذكرات واليوميات الخاصة بالسيد أنجلو ميشيل نيجريللي Angelo Michele Negrelli، والد لويجي دي نيجريللي. وعلى هدي هذه الوثائق المهمة وبعض المصادر الأخرى اقتبس المؤلف بعض المقاطع التي وردت بها، لكن دون الإشارة إلى أماكن الاقتباس، لكي يرسم صورة لحياة أنجلو ميشيل وحياة نجله العظيم في سياق جميل ثري بالتفاصيل. ولهذا كانت استعادة قيمة ودور مهندسنا في بناء قناة السويس واضحة ومقنعة.

وإنني إذ أؤجل تقديم سيرة حياة دي نيجريللي المفصلة إلى كتاب قادم، فإنني سوف أقتصر هنا على بعض التنويهات الموجزة الحتمية لفهم الأحداث التي من المفروض أن نعرضها هنا.

في بلدة فييرا دي بريميرو، الواقعة في وادي نهر تشيزمونه الوعر، وهو أحد روافد نهر برنتا، ولد لويجي دي نيجريللي بتاريخ 23 يناير 1799، وكان اسمه الرسمي عند التعميد نيقولا لويجي ماريا فنشنزو، ولكن اسمه الدارج المتعارف عليه في العائلة هو لويجي، وهو أيضًا الاسم الذي رافق سيرته الذاتية التي خلفها لنا.

كانت أصول عائلة نيجريللي تمتد إلى جنوه، وكانت تحمل لقب نيجريللو، وهو ما يتضح من السمة القديمة التي كان يمتاز بها ورثة لويجي دي نيجريللي، الذين يعيشون الآن في فيينا[1]. وبمرور الوقت تحول لقب نيجريللو إلى نيجريللي، وفي عام 1850، أصبح دي نيجريللي، نظرًا لحصول مهندسنا على لقب نبيل من حقه نقله للورثة.

خلال العصور الوسطى انتقلت عائلة نيجريللو إلى فيرونا، وأخيرًا أستقر أحد فروعها في فيتشنزا، حيث أدت في عام 1175 قسم الولاء للبلدية، التي تدير الأمور هناك بأنظمة حرة. في غضون عام 1400 هاجر العديد من أفراد عائلة نيجريللي إلى فلستانيا على ضفة نهر برنتا. وبنهاية القرن الثامن عشر ذهب نيكولا نيجريللي ليستقر في بريميرو. وقد كان أنجلو ميشيل هو ابن نيجريللي، والد لويجي[2].

كان لويجي هو الابن السادس، لكنه كان أول ذكر. وقد كان طويل البنية، ذا شعر أسود ومشرق العينين، ذا صوت عذب، وكان يتسم بالانفتاح والودية مما يجعله يأسر قلوب كل من يقترب منه. تعد مذكراته اليومية خير شاهد على عمقه الديني وجدية أخلاقه، بالإضافة إلى حدته مع نفسه وتسامحه مع الآخرين، فقد كان يتخذ شعار: "مخلص في أداء الواجب، قوي في الحق"

---

(1) Enrico e Pietro con la madre Stefania alla Mommsengasse 35، فيينا IV. اتاحت لنا هذه المرأة النبيلة فرصة إعادة نسخ وثيقة قيمة ووفرت لنا أوراق أخرى مهمة خاصة بالعائلة .

(2) من مذكرات Angelo Michele Negrelli، انظر Bordignon، صفحة 19، Birk، صفحة 1 و239.

في عام 1813 أنهى لويجي تعليمه في المدرسة البابوية ثم أُرسل بصحبة أخويه، إلى فلتري لكي يلتحق بالمدارس العامة، التي كانت قد أُسست قبلها بأعوام، فانضم إلى مدرسة القساوسة.

تُشيد الشهادات التي حصل عليها نيجريللي بذكائه الحاد واجتهاده الدائم ومثابرته، كما تُمجد بشكل خاص تقدمه في فن التصميم .

بمجرد أن بلغ عمره العشرين عامًا أصبح نيجريللي مساعدًا في إدارة الأشغال العامة في ترنتينو وفورارلبرج. كان أول عمل كبير قام بتنفيذه على مسئوليته وتحت توجيهاته هو التصميم الهندسي لطريق كبير يبدأ من فيرونا وصولاً إلى دوبياتشو. وفي عام 1827 عُين مساعدًا لأحد مهندسي مقاطعة برجنسه من قبل إدارة الأشغال العامة، وأُسندت له أعمال نهر الراين.

جذبت طاقته غير العادية وقدرته الفنية انتباه الحكومة السويسرية. وعندما تقرر في بداية عام 1830، تجديد شبكات الطرق في إقليم سان جاللو عرضت الحكومة على دي نيجريللي إدارة هذه الأعمال. قبل دي نيجريللي المهمة المسندة إليه، وذلك بعد الحصول على السماح من الإمبراطور بذلك، وهكذا ساعده ذلك الأمر على فتح مجال جديد وواسع من النشاط، الذي أضفى على اسمه شهرة أوروبية.

وفي عام 1835 تلقى دي نيجريللي دعوة لشغل منصب كبير مهندسي الاتحاد التجاري بزيورخ. وبالفعل قبل العرض، ونهض بعدد كبير من الأعمال المثيرة للإعجاب في وقت وجيز: جسور Münster وLimmat في زيورخ، جسر Nydeck على Aar في Brena، نفق شلال Seyon في جنيف، وأعمال أخرى كثيرة. في الوقت نفسه كان

نيجريللي يدرس مشكلة إنشاء خطوط السكك الحديد التي كانت قد بدأت في الظهور شيئًا فشيئًا، وقام بعرض اقتراحات للبدء في تنفيذها في سويسرا[1].

وفي عام 1836 قام دي نيجريللي برحلة دراسية طويلة بإنجلترا وفرنسا وبلجيكا. نقل نتائج هذه الرحلة في الكتاب الذي ظل لفترة طويلة بمثابة مرجع أساسي لحل جميع المشكلات المتعلقة بخطوط السكك الحديدية. كان دي نيجريللي ضد رأي ستيفنسون، متوافقًا مع رأي غيجا، في ترجيح المبدأ الذي يرى أن القاطرات هي أنسب شيء لاجتياز المرتفعات. ومن خلال دراساته وترويجه للفكرة طور وسيلة المواصلات الجديدة في سويسرا. ويمكن القول، بدون مبالغة، أن دي نيجريللي منح سويسرا شبكتها الأساسية للسكك الحديدية، وكذلك الطرق، المستخدمة حتى وقتنا هذا.

أثارت سلطة دي نيجريللي المتزايدة في الخارج وقدراته غير العادية الرغبة لدى الحكومة النمساوية في استعادته للعمل في خدمتها. ففي عام 1840 عرضت عليه مستشارية الدولة إدارة الأشغال العمومية في انسبروك، وعرضت إدارة خطوط السكك الحديدية على دي نيجريللي منصب المشرف العام على إنشاء خطوط السكك الحديدية. اختار دي نيجريللي العرض الثاني. فقد كان يرى في المنصب الثاني فتح مجال أوسع من النشاط. فبالنسبة له لم يكن ليهتم كثيرًا بضمان مصدر ثابت للدخل ووظيفة كبيرة، بقدر اهتمامه بممارسة نشاطه الهندسي، وأيضًا بمواجهة وحل المشكلات الصعبة لإنشاء السكك الحديدية والأعمال المائية والجسور.

([1]) قد تم عرض نشاط دي نيجريللي للإنشاءات خطوط سكك حديدية في سويسرا وفي النمسا في المجلد الأول للعمل الخاص بـ Birk.

عندما ترك دي نيجريللي سويسرا كان يتمتع بسلطات وبمشـــاركات ملأته بالشرف. وعلى مضض رحل بعد أن حصل على التقدير والثقة مـــن كل من عرفه. فقد كان دي نيجريللي مستشارًا أمينًـــا لكـــل مـــن الحكومـــة والمواطنين طوال فترة إقامته في سويسرا. قامت مدينة زيورخ بعمل ميدالية تذكارية على شرفه، وتوجهت إليه بخطاب شكر. والشيء نفسه قامـــت بـــه جمعية الفنيين، وجمعية علماء الطبيعة السويسريين، وجمعية علماء الطبيعـــة في سان جاللو، وجمعية الزراعيين، ولجنة لينت وجمعيات أخرى كثيرة .

انفتح أمام دي نيجريللي مجال أوسع من الأعمال الهندسية في المكتب الجديد بالنمسا، وحاول بحماس تنفيذ المهمة المسندة إليه. وبالفعل أنجز خـــط سكة حديد يربط بين لودنبرج واولموتس بشكل سريع، وتمكن من افتتاحه في 12 أكتوبر 1841. وهذا الحماس الذي تم به إنشاء خطوط الشمال، والنجاح السريع الذي حققه، قد دفع الحكومة إلى اتخاذ قرار بأن تنشئ هي الأخـــرى شبكة خطوط سكك حديدية. وتم البدء في تنفيذ المشروع الكبير الذي كان قد خططه البارون كوبيك ودققه فرانشيسكوني، فخر التقنية الإيطالية والمـــدير العام لخطوط السكك الحديدية في النمسا. وقام بإنشاء إدارة عامة، اختير دي نيجريللي ليشغل بها منصب مفتش ومدير أعمال الخطوط الشمالية.

في مهمته الجديدة كان دي نيجريللي يستحضر العديد من الخبـــرات التي اكتسبها بالفعل، وفي غضون سنوات قليلة، بداية من عام 1842 حتـــى عام 1848، ، تم إنشاء خط اولموتس-براج، وأثناء افتتاح ذلك الخط فـــي 4 أغسطس 1845 اختير مواطنًا فخريًا لبراج، وخطـــوط بـــراج ـــ بادينبـــاخ وبرون ـــ ماهر ـــ تربوفه. وقام أيضًا بتنفيذ مشروعات خطوط سكك حديدية تمتد من بوكينا إلى ليمبرج وبرودي، ومن لمبرج إلى سيرنوفيتس.

لم يكن نشاط دي نيجريللي يقتصر على نطاق عمله المكلف به فحسب: بل كان يقدم أفضل ما لديه لحل جميع المشكلات المتعلقة بإنشاءات خطوط السكك الحديدية؛ وعندما ظهر مشروع خط سكة حديد سمرنغ في عام 1846، تقدم دي نيجريللي أيضًا بمشروعه: عن طريق نظام المنحنيات الحادة، على شكل طريق متعرج، يجتاز هضبة سمرنغ؛ هذه الفكرة سبق وأن عرض دي نيجريللي في دراسته حول خطوط سكك الحديد الجبلية.

كانت الدول الأخرى تُكن لقدرات دي نيجريللي أسمى درجات الاحترام؛ لذا دعاه ملك فورتبرج ليبدي برأيه حول مد خطوط السكك الحديدية تجاه بادن وبافاريا. كما قامت أيضًا ولاية ساكسونيا باستشارة دي نيجريللي في بعض المشكلات المهمة الخاصة بخطوط السكك الحديدية، ومن الجدير بالذكر بشكل خاص المشكلة المتعلقة بإنشاء الجسر المشهور في غولتشال.

عندما تم إنشاء أول وزارة للأشغال العمومية في فيينا عام 1848، كان دي نيجريللي تابعًا لهذه الوزارة بوصفه مديرًا لخطوط السكك الحديدية. بعد أحداث الحرب التي استمرت من عام 1848 حتى 1849، كان لديه مهمة على قدر كبير من الأهمية تتمثل في الذهاب إلى لومبارديا وفينيسيا لمباشرة أعمال إنشاء الطرق، والجسور وخطوط السكك الحديدية. وفور وصوله إلى ميلانو وفيرونا، وجد دي نيجريللي أن موقع العمل المكلف به أماكن مدمرة تمامًا: الجسور مهدمة، والطرق مدمرة، وخطوط السكك الحديدية غير صالحة للاستخدام. لكن دي نيجريللي لم يستسلم أمام أي مهمة مهما كانت صعبة، وفي الحال فكر في وضع خطة لإصلاح الخسائر والأضرار وإعادة كل شيء إلى وضعه الطبيعي. وبحماس منقطع النظير

ونشاط مذهل جمع حوله مجموعة من الأفراد النشـــطاء، وأنجــز المهمـــة الصعبة في سنوات قليلة.

تولى دي نيجريللي مهمة أخرى مهمة في إيطاليا في عـــام 1849، عندما عُين رئيسًا للجنة الدولية للملاحة في نهر البو. وحصل في العام التالي على لقب نبيل، مع حق توريث اللقب؛ واختار لقب فارس مولـــديلبا تخليـــدًا لذكرى الأعمال التي تم إنجازها في أودية مولدافا وإلبا.

ظل دي نيجريللي في إيطاليا في الفترة من 1849 إلى 1855 مقيمًا في فيرونا في قصر جوستي ديل جارديني. لم يقتصر نشاط دي نيجريللي في إيطاليا على إنشاء وتطوير شبكات خطوط السكك الحديدية فـــي لومبارديـــا وفينيسيا بل في إيطاليا بأسرها. فقد صمم وأنشأ دي نيجريللي خطوط السكك الحديدية والطرق الممتدة بين لومبارديا صغيرة فينيسيا برقي فكـــري وبقلـــب إيطالي وفقًا لخطة واسعة وشاملة، للمواصلات لـــيس فقـــط مـــع الأقـــاليم الإيطالية، لكن أيضًا مع أوروبا الوسطى والشمالية حتى مع حركة المـــرور الشرقية، التي توقع لها أن تتطور عبر البحر المتوسط عقب الافتتاح المتوقع لبرزخ السويس.

وعندما نفكر في مدى التـــأثير الـــذي مارســـته وتيـــرة وســـرعة المواصلات بين الأقاليم الإيطالية المختلفة عبر خطوط السكك الحديدية فـــي تشجيع شعور الوحدة الإيطالية، يجب الاعتراف بأن دي نيجريللـــي أعطـــى إسهامًا لا ينكر في القضية الوطنية.

بدأت هذه السمة الإيطالية التي كان يتسم بها نشاط دي نيجريللي، في إثارة الشكوك والسخط لدى حكومة فيينا، عن طريـــق بعـــض المســـؤولين الحاقدين والغيورين من الشهرة والسلطة التي كان يتمتع بها دي نيجريللـــي. وحتى يسهل ضربه أوعزوا للإمبراطـــور نفســـه فرانـــز جوزيـــف أن دي

نيجريللي أضر بالخزانة نتيجة لما قام به من إنشـــاءات لخطـــوط الســـكك الحديدية والطرق في إيطاليا أكثر من المقرر حتى يحتفظ لإيطاليـــا بمعظـــم أموال الضرائب التي تم تحصيلها من الإيطاليين، وبالإضافة إلى أنـــه كـــان شديد الطيبة مع الإيطاليين، رغم أنه لم يكونوا من الموالين المخلصين لجلالة الإمبراطور.

ومن بين ما ذكروه قصة أحد المناصرين لجمهورية فينيسيا، الـــذي عينه دي نيجريللي في خدمته. والحقيقة أن الرجل كـــان ممتعضًـــا مـــن أن منطقة لومبارديا – فينتو تدفع وحدها من الضرائب قدر ما تدفعه باقي مناطق الإمبراطورية مجتمعة، ولم يكن يخفي استنكاره للأنظمة القمعية للحكومـــة؛ ولأن دي نيجريللي كان مقربًا من راديتزكي Radetzky، فقد كان يســـتغل تقدير المارشال العجوز له لمساعدة الـــوطنيين المضـــطهدين[1]. ونجحـــت المؤامرة. فقد أمر الإمبراطور بالتحقيق في الأعمال المنفذة في إيطاليا تحت إشراف دي نيجريللي بموجب خطاب مؤرخ في 19 مايو 1855. تم توجيه سير التحقيق بالروح نفسها للوصول إلى النتيجة التي كـــان يرغـــب فيهـــا الحاقدون في فيينا، وفي 8 سبتمبر 1855 صدر مرسوم من وزير التجـــارة بإعفاء دي نيجريللي من جميع مناصبه:

---

(1) G. Adami، انظر، صفحة 15، المذكرة الأولى، يؤكد: " أي (أن دي نيجريللي يعتمد على تأثيره لدى Radetzky لتعضيد الوطنيين) لقد تأكد لنا ذلك لمرات عديدة من قبل المهندس الوطني المبجل الدكتور E.G.Benuzzi di Dro، الذي يعيش الآن (1930) في تريستا والذي كان لديه عم يعمل مسؤولاً رسميًا في فيرونا، الذي كان دي نيجريللي يسر إليه بأفكاره " .

هكذا كان يبدأ المرسوم: "بناء على أمر صاحب الجلالة الإمبراطور، تم إعفاؤكم من منصب المستشار الوزاري اعتبارًا من 1 سبتمبر من العام نفسه، دون الإشارة إلى تكليفكم بأعمال أخرى".

وصل المرسوم إلى فيرونا في منتصف شهر سبتمبر، وكان مفاجأة كبيرة للجميع. فقد اعتقد الجميع للوهلة الأولى أن الأمر ترقية له ليتقلد منصبًا أعلى. لكن سرعان ما تأكد لهم أنه إقالة حقيقية من الخدمة لمعاقبته على مشاعر الانتماء الإيطالي الذي كان يظهر كثيرًا من جانب دي نيجريللي .

أراد المؤرخون الأجانب، لاسيما الفرنسيون، أن يقدموا دي نيجريللي باعتباره نمساويًّا أو ميالاً للنمسا. والحق أن دي نيجريللي كان نمساويًّا مثلما كان مانزوني وأبطال الخمسة أيام بميلانو؛ ولد تحت لواء الحكومة النمساوية في أرض إيطالية ومن عائلة إيطالية. أما فيما يتعلق بمشاعره فقد كان يظهر فيه الانتماء الإيطالي، لكنه لم يظهر أي اعتراض عنيف على الحكومة النمساوية وكان من أحد المسئولين، لكنه يشعر دائمًا أنه إيطالي ومرتبط ببلده، كما أثبت بشكل خاص أثناء إقامته في إيطاليا.

وإذا كان هناك ثمة شك حيال ذلك فسوف تدحضه رسالة غير منشورة موجهة من دي نيجريللي إلى باسكوالي ريفولتيللا، وهو شخصية معروفة في عالم المال بمدينة تريستا وكان له شأن كبير أيضًا في إدارة قناة السويس. وبهذه الرسالة ننهي هذا الجزء الأول من تنويهات سيرة دي نيجريللي، لأن الجزء المتبقي من حياته يرتبط ارتباطًا وثيقًا بتاريخ القناة، كما نستخلص بالفعل من الرسالة نفسها، التي نورد هنا نصها الأصلي.

" *إلى السيد الفارس باسكوالي ريفولتيللا Pasquale Rivoltella – تريستا* .

فيينا، 27 فبراير 1857 .

" السيد الفارس المبجل،

" إنني إذ أشكر من كل قلبي السيد بازيني Pasini للأخبار العظيمة التي وافاني بها من خلال خطابه المهذب بتاريخ 13 من الشهر الجاري، الذي وصلني متزامنًا مع خطاب موغول بيك Mougel Bey، ولهذا تعجلت في الرد.

" يتضمن هذا الخطاب نصحية سمو الأمير متر نيخ، التي ينبغي أن أراعيها حول طريقة العمل عند وصول السيد دي ليسبس من الخرطوم، وهو الوصول المرتقب، إن شاء الله ، في نهاية الشهر الجاري.

" كان من رأي الأمير مترنيخ أنه في أيي خطوة لا ينبغي أن نغفل، أن مركز الثقل الأخلاقي والسياسي، الذي يضمن شق القناة للأبد هو القسطنطينية، حيث يجب أن تتركز مساعي العالم كله، ومن ثم التسهيل على الحكومة العثمانية في إصدار "الأمر التنفيذي" دون أن يعترض اللورد ستراتفورد ردكليف قبل أن يُمكنه اعتبار الموقف "أمرًا واقعًا"؛ فبعد أن يؤخذ رأي جميع القوى الأخرى، بل والعالم بأسره، سوف تستسلم إنجلترا لإرادته وسوف تعترف الحكومة البريطانية بنفسها أن شق البرزخ يوفر لها العديد من المزايا. بناءً عليه نقوم بمزيد من الضغط لدفع العمل وسوف ننجح في النهاية .

" لقد تغيب الوزراء بالفعل عن ميلانو منذ أربعة أسابيع، ولا يُعرف متي يمكن أن يعودوا. أنا أحتفل بانتصار كبير بداخلي، نظرًا لما تم اتخاذه من إجراءات سخية من قبل جلالة الملك في إيطاليا. فقد كنت أُساند السياسة التوفيقية لسنوات عديدة، والتي كانت ضد السياسة الكيدية التي ظهرت بعد وفاة شفانزبرج Schwarzenberg، وبعد أن انسحب بروك Bruck من الوزارة .

" لقد ضحيت بنفسي من أجل هذه المبادئ ... وما ندمت أبدًا، والآن أشعر بارتياح شديد عندما أرى ملكنا وهو يهدم بضربة واحدة البناء الـــنحس الذي شيده الجهل والحماس الزائف وأضر ضررًا بالغًا بالحكومة والحضارة.

" دمت بخير، ودامت صداقتنا

نيجريللي [1]".

---

(1) لم يظهر هذا الخطاب ضمن مراسلات دي نيجريللي، بل كان محفوظًا في المتحف الفني بفيينا؛ وقد تم نسخ هذا الخطاب وحفظه ضمن أوراق السيدة Grois-Negrelli.

الفصل الثامن
تأسيس شركة الدراسات الخاصة بقناة السويس
وهيمنة الفريق الإيطالي – الألماني – النمساوي على العمل

متي بدأ دي نيجريللي في دراسة مشكلة السويس ؟

إن المهندس الكبير بما كان له من باع كبير في إحداث ثورة في وسائل النقل، لم يكن بإمكانه ألا ينجذب إلى موضوع السويس، الذي كان يعتبر في تلك الآونة حديث الساعة. وكان دفور– فيرونس Dufour-Feronce قد كتب لأصدقائه بباريس في خطابه المؤرخ في 11 مارس 1846 يقول: "منذ وقت طويل وأنا أراسل السيد نيجريللي حول موضوع السويس، والذي ندين له في النمسا باهتمامنا بقناة السويس، حكومة وشعبًا"[1].

وتتفق عبارة "منذ وقت طويل" مع ما يقوله الجنرال أوسكار دي نيجريللي، ابن مهندسنا، والذي أكد أن والده كان قد بدأ في الانشغال بموضوع السويس منذ 1840 [2]. في حين يجزم برنتاري Brentari أن ذلك الأمر قد حدث بالفعل منذ عام 1838. لكن هناك دليلين لا غبار عليهما يؤكدان أن اهتمام لويجي دي نجريللي بقناة السويس قد بدأ في عام 1837، ولازمه طوال حياته. صدر الدليلان عن دي نيجريللي نفسه. فقد كتب خطابًا مطولاً إلى روبرتو ستيفنسون Roberto Stephenson قبل أيام قليلة من وفاته في 1 أكتوبر 1858. ويعد هذا الخطاب الذي سنتطرق إليه فيما

([1]) *Urkunden* ، صفحات 18 و19.

([2]) ورد في خطاب منشور بالجريدة الإيطالية (Corriere della Sera) 13 – 14 ديسمبر 1894.

بعد[1]، بمثابة الوثيقة المكتوبة الأخيرة، ولذا يمكن تسميتها بوصيته العلمية. ترك مهندسنا في ذلك الخطاب القول الفصل في إمكانية وضرورة إنشاء قناة السويس، وفي الوقت نفسه كان بمثابة الحجة الدامغة على وقاحة الأكاذيب والأخطاء الخاصة بالمهندس الإنجليزي. ذلك المهندس الذي اتهم دي نجريللي بأنه عمل في مشروع تجاري، وكان لديه رد شديد اللهجة فيما يتعلق بهذا الأمر: " منذ أكثر من 20 عامًا وأنا منشغل بتحقيق هذا المشروع العظيم، وأتابع هذا الهدف بإخلاص وتفاني دون التفكير في العودة إلى الخلف، ولذا قبلت دعوة السيد دي ليسبس، وبعد أن حصلت على التصريح من الوزارات العليا، شاركت بشكل عام وحر في اللجنة الدولية لاستكشاف برزخ السويس بإرادة راسخة للصمود حتى يتم التنفيذ، لكن هذا لم يكن من أجل تنفيذ فكرة فرنسية، وإنما فكرة تاريخية. ولهذا أرفض بغضب شديد الإهانة الموجهة من قبل السيد ستيفنسون الذي اتهمني بأن مشاركتي في أعمال اللجنة الدولية عام 1855 أخذت شكلاً تجاريًا. ففي بلادنا نعتبر أن الشرف شيء لا يمكن التفاوض عليه، وليعلم جنابكم أنه لا أنا ولا أي عضو آخر في اللجنة تحمس لعظمة الفكرة كان يمكنه أن يقبل أيي مكافأة مهما كانت عن الأعمال التي أنجزها." [2].

في المؤتمر المنعقد بتاريخ 31 مارس 1856 في الجمعية الجغرافية بفيينا حول موضوع قناة السويس فتح دي نيجريللي باب المناقشة بهذه الكلمات: "بعد مرور بما يقرب من 20 عامًا من انشغالي بالمشكلة، فإنني

([1]) يجب علينا النظر في الفصل السادس عشر بأكمله .

([2]) نشر المؤلف أصل الخطاب باللغة الألمانية في حاشية هذه الفقرة.

أشعر بالغبطة والرضا من الرأي العام المواتي والمرحب بقيمة هذا المشروع العظيم، ليس فقط من جانب أوروبا، ولكن أيضًا أمريكا، بل والشرق بأسره".

ومن ثم إذا بلغ انشغال دي نيجريللي بموضوع القناة في عام 1858 أكثر من عشرين عامًا، وفي عام 1856 وصلت فترة انشغاله إلى ما يقرب من عشرين عامًا، فيجب أن نستخلص أن اهتمامه بعمل اتصال بين البحرين بدأ نحو عام 1837. وبعد مرور عشر سنوات من الأبحاث والدراسات تبين أن دي نيجريللي هو الشخص الوحيد، ضمن شركة الدراسات، الذي توصل إلى وضع تصميم هندسي الذي تم الأخذ به فيما بعد عند تنفيذ المشروع.

كانت فكرة تكوين شركة دولية من الفنيين ورجال الصناعة والمال لتنفيذ قناة السويس قد ظهرت بالفعل في إبريل 1845، وقد لاحظنا هذه الفكرة لدى الشركة الصناعية في ليبزج، وذلك في المذكرة المرسلة مباشرة إلى مترنيخ من ألبرتو دوفور- فيرونس Dufour Feronce، الذي بدأ في الحال في إثارة الموضوع وطرحه على صفحات الجرائد، وتلقى في ذلك يد العون المؤثرة جدًا من دي نيجريللي، الذي قام بكتابة العديد من المقالات في جريدة لاجزيتا بفينيسيا وفي جريدة أوستر ايشار ليوفد بتريستا[1]. وكتب دوفور _ فيرونس إلى دي نيجريللي يقول: "بعد أن تتناول الصحافة هذا الموضوع وتكون قد ناقشته، حينئذ ستأتي اللحظة المواتية لأخذ خطوات للأمام لنقول: مر خمسة عشر عامًا من الأعمال التجهيزية من قبل شركة مكونة من أشخاص منتمين لشعوب صاحبة مصالح كبرى: إذا كنتم تريدون المساعدة في هذا المشروع العظيم، فيمكنكم الانضمام إلينا بقوتكم؛

([1]) انظر الخطابين اللذين يخصان دوفور – فيرونس الموجهان إلى دي نيجريللي في 20 و29 ديسمبر 1845 ، من ليبزج ، في Urkunden ، صفحات من 14 – 18.

والحكومات مستعدة لدعم أهدافنا" [1]. دائمًا ما كان يصر دوفور فيرونس عن عمد على الصفة الدولية للمشروع حتى لا يثير الشكوك عند والي مصر، الذي قد ينتبه إلى تزايد القوتين الإنجليزية والفرنسية في مصر وفي البلاد المجاورة، واللتين كانتا بالفعل تشكلان قوة بالمستعمرات التي كانا يمتلكانها. وكتب دفور فيرونس حرفيًا: " في الحقيقة قد يكون الباشا لديه حق في القلق من أن تتجذر المصالح الإنجليزية والفرنسية في أرضه لأن ذلك الأمر قد يسهل لهما اغتصابها"[2]. وقد يمكن تقديم الموضوع بشكل مختلف، إذا تم طرحه تحت مسمى مضاربة تجارية دولية. "بهذه الطريقة فقط يمكن تنفيذ هذه القناة وتكون مفتوحة أمام الحركة المرورية كعمل مفيد للبلاد الأوروبية بدون تخصيص الفائدة لعلم بعينه، باعتباره عملاً لخدمة حركة المرور الدولية"[3] .

من خلال ابن عمه، الذي يدعى أرل- دوفور من ليون، وكان متحمسًا أيضًا ومن أتباع سان سيمون، عقد دوفور - فيرونس علاقات مع انفانتان Enfantin، الذي كان دائم التحمس لمشروع القناة. وأدت المباحثات التي جرت بين دوفور - فيرونس، ودي نيجريللي وانفانتان، وبعض من أتباع سان سيمون إلى تأسيس شركة الدراسات الخاصة بقناة السويس.

وفي 28 يونيو 1845 وجه انفانتان مذكرة طويلة إلى بيوت التجارة الأكثر أهمية في فرنسا والنمسا وإيطاليا وألمانيا وإنجلترا، يبين من خلالها ما

([1]) Urkunden، صفحة 16.

([2]) Urkunden، صفحة 17 .

([3]) Urkunden، صفحات 17 و18.

تم تحقيقه من أعمال حتى ذلك الوقت، ويقترح تأسيس شركة مكونة من كل الدول

لشق برزخ السويس[1]. أصبحت الأرض مجهزة بالفعل وقد قرب الوقت المناسب؛ ومن ثم لم يكن من الصعب تشكيل مجموعة من الشخصيات البارزة من العالم العلمي، وعالم المال والسياسة بكل البلاد.

أسرع ألبرتو دوفور – فيرونس وحصل من دي نيجريللي على موافقته على المساهمة في الشركة. في حين توجه نيجريللي في مارس 1846 إلى باريس ليتعرف بنفسه على المروجين لموضوع البرزخ والمقيمين هناك. وحمل معه الخطاب، سالف الذكر والذي يوصي فيه ألبرتو دوفور – فيرونس، بالإضافة إلى ما أشرنا إليه، بتسليم دي نيجريللي الخرائط والمذكرات التي وصلت من مصر، أي مشروع لينان Linant، حيث إن النسخة التي كانت بحوزته كان قد أعطاها إلى أليساندرو فون هومبولت Alessandro Von Humboldt. اختتم دوفور– فيرونس الخطاب بمدح دي نيجريللي قائلاً: "إن المنصب الكبير الذي يحتله والأعمال العظيمة التي اضطلع بها توفر من الأسباب ما يجعلكم تستقبلونه استقبالاً حافلاً، كما أنكم سوف تجدون فيه من المودة والروح الجميلة ما يثير الإعجاب بنفس قدر الإعجاب بمآثره"[2]. وبالفعل وجد انفانتان وفريقه في دي نيجريللي سمات المهندس والمرء الذي كان قد وصفه دوفور – فيرونس، وأصروا على

---

(1) *Le percement de l'Isthme de Suez*، *Enfantin de Lesseps*، الصفحات من 11 – 15؛ انظر هذا العمل في الفصل العاشر؛ انظر أيضًا *Urkunden* ، الصفحات من 9 إلى 14 .

(2) *Urkunden*، الصفحات 18 و 19 .

مشاركته لهم في المشروع. ففي أحد التقارير الموجهة إلى رئيس غرفة البلاط الملكي للبارون فون كوبك، بتاريخ 9 يوليو1846[1]، يتعلق بمهمة تلقاها شفاهة، ألمح دي نيجريللي إلى أهمية وعصرية موضوع السويس، والفائدة الجمة التي كان يثيرها في كل البلاد، والمزايا التي قد تعود على تريستا وفينسيا نتيجة لافتتاح القناة، فضلاً عن الفكرة الخاصة بتكوين شركة لتنفيذ المشروع؛ وقد اختتم تقريره طالبًا إجازة للسفر إلى باريس على نفقاته الخاصة، والمشاركة في تأسيس "شركة للدراسات الخاصة بقناة السويس".

وحصل دي نيجريللي بالفعل على إجازة لمدة أربعة أسابيع في 9 نوفمبر 1846 وبادر بالسفر إلى باريس، لكن امتثالاً لتعليمات الحكومة النمساوية، فقد كان يتصرف باسمه كفني حر وليس تحت مسمى وظيفي أو ممثلاً للحكومة النمساوية[2].

وفي 27 من الشهر نفسه تأسست شركة الدراسات الخاصة بقناة السويس، وفي اليوم الثلاثين من الشهر نفسه وقعت أطراف الاتفاق على وثيقة التأسيس:

(أ) – السيد روبرتو ستيفنسون Roberto Stephenson، مهندس إنجليزي، والسيد انريكو ستاربوك Enrico Starbuck، سواء لحسابه

([1]) *Urkunden*، الصفحات من 21 – 26 .

([2]) وجدت وسائل الاتصال تحت رقم 394، في شكل رسائل خاصة بدي نيجريللي محفوظة في المتحف الفني بفيينا . وجدت بتوقيع من المهندس فرانشيسكوني في فينيسيا، رئيس الإدارة العامة للسكك الحديد النمساوية، والذي كان يعتمد عليه دي نيجريللي .

الخاص أو لحساب بعض الأشخاص من إنجلترا، الذين كانوا يتحفظون على إعلان مساهمتهم.

(ب) – السيد لويجي نيجريللي، مهندس، والسيدان دوفور – فيرونس وسلييه A. Sellier من ليبزج، سواء لحسابه أو لحساب بعض الأشخاص من إيطاليا والنمسا وألمانيا، الذين كانوا يتحفظون على إعلان مساهمتهم.

(ج) – السادة : أرل– دوفور، وبروسبير انفانتان، وجوليو تالابوت، وليون تالابوت ، وباولينو تالابوت، سواء لحسابهم أو لحساب بعض الأشخاص في فرنسا، الذين كانوا يتحفظون على إعلان مساهمتهم.

وحددت الشركة لائحتها الأساسية في 14 مادة. كانت الشركة تقترح دراسة أرض برزخ السويس بشكل ممنهج للتوصل إلى أفضل تصميم يناسب حفر القناة، وما أن يتم الاستقرار عليه تندمج الشركة في شركة أخرى تتولى تنفيذ المشروع نفسه.

على الرغم من انتماء أعضاء الشركة إلى كل الدول، فقد كانوا منقسمين إلى ثلاثة فرق: فريق فرنسي، وفريق إيطالي– ألماني– نمساوي، وفريق إنجليزي. وينبغي أن يتكون كل فريق من عشرة أعضاء، ويضاف إليهم مهندس يرأسهم. كان باولينو تالبوت رئيسًا للفريق الفرنسي، ولويجي دي نيجريللي رئيسًا للفريق الإيطالي– الألماني– النمساوي، وروبرت ستيفنسون رئيسًا للفريق الإنجليزي.

كان إدراج روبرتو ستيفنسون، نجل مخترع القاطرة، ضمن المؤسسين للشركة، عملاً أملته الحنكة السياسية. فقد كان روبرتو ستيفنسون يتمتع بشهرة واسعة نظرًا لسلالته وخبرته الفنية بالإضافة إلى كونه من أعز الأشخاص على الإنجليز؛ ولهذا رأى مؤسسو الشركة الاستفادة منه في دعم

تنفيذ مشروع القناة، فمن خلال دعم المشروع من قبل أحد اللامعين في إنجلترا كان بوسعهم أيضًا التغلب بسهولة على معارضة الحكومة الإنجليزية.

قد تم تحديد رأس مال الشركة بمبلغ 150 ألف فرنك، على أن يسهم كل فريق بمبلغ يقدر بـــ50 ألف فرنك، يتم تسديده على خمسة أقساط. كان المهندسون يسهمون في الشركة بالمجهود، والعمل والوقت، دون المساهمة في رأس المال. [1]

بعد أن تمت دراسة الأعمال السابقة الخاصة بالموضوع، أعرب المهندسون الثلاثة عن اقتناعهم بإمكانية عمل اتصال ملاحي حر يربط بين البحرين الأحمر والمتوسط. لكنهم اعترفوا في الوقت نفسه أن ما تم عمله من دراسات حتى ذلك الوقت لم تكن كافية، واجتمعوا على ضرورة إجراء دراسة منظمة وكاملة عن برزخ السويس. وتقرر أن تتم الدراسة على مرحلتين: في بداية الأمر يأمر كل مهندس عماله بإتمام الأعمال التجهيزية لقطعة محددة من الأرض؛ بعد تقسيم المسار عليهم؛ وفيما بعد سوف يتحتم عليهم الذهاب بأنفسهم إلى مصر لتحديد المشروع النهائي لإنشاء القناة. أبلغ دوفور- فيرونس البرنامج الخاص بالشركة لألبرتو فون هومبولت ملتمسًا، باسم الأصدقاء، أن ينضم إلى شركة الدراسات وأن يضعها تحت رعايته "نظرا لعبقرية عظمتكم التي ظهرت في الأشغال العامة التي قدمتموها أو

([1]) انظر الأعمال التي تمت من قبل جمعية الدراسات في *Oeuvres de Saint-Simon* et d'*Enfantin*، باريس 1867، المجلد XII الصفحات من 1 إلى 36؛ نسخت في جزء أيضًا في J.CHARLES-ROUX، *L'Isthme et le canal de Suez*، المجلد I ، الصفحات من 428 إلى 433؛ في كراس صغير مطبوع، *Le percement de l'Isthme de Suez*. *Enfantin de Lesseps* ، باريس 1869، الصفحات من 15 إلى 18 .

أوصيتم بها خلال ما يقرب من نصف القرن"، ولكن فون هامبولت لم يرحب بالاقتراح [1].

وعندما عاد كل من دي نيجريللي ودوفور – فيرونس إلى مقرهما تحمسًا على الفور للعمل على توفير المساهمات الضرورية للتأسيس القانوني للفريق الإيطالي–الألماني– النمساوي. ودخل المهندسون في مراسلات كثيرة ومتبادلة مع مؤسسات، وشخصيات سياسية، وكبار رجال الصناعة والتجارة، بدليل وجود كم كبير من الخطابات والوثائق الأخرى التي كانوا يرسلونها أو يتلقونها في هذا الصدد، وكان نشاط دي نيجريللي ملحوظًا بشكل خاص. [2] وبالفعل نجح دوفور– فيرونس في الإعلان في باريس بتاريخ 2 فبراير 1847، عن أنه قد تم تشكيل الفريق الإيطالي–الألماني–النمساوي، مبكرًا عن المواعيد التي نصت عليها لائحة النظام الأساسي للشركة؛ وحتى لا تكون هناك ذرة شك، وفقًا لتعبير دوفور – فيرونس نفسه، فقد سدد إلى رئيس القسم المركزي في الثامن من الشهر نفسه، وفقًا للمادة 14 من اللائحة، الدفعة الأولى من حصة رأس المال، أي مبلغ 10 آلاف فرنك، أو ما يعادل ألف فرنك لكل عضو.

تم تقسيم العشرة أماكن المخصصة للفريق الإيطالي– الألماني– النمساوي إلى حصص متساوية بين النمسا ومعها لومبارديا والبندقية وألمانيا. وتم تخصيص الخمسة أماكن الألمانية لكل من ألبرتو دوفور– فيرونس، وليوناردو سالير، وجورج هاركورت، والثلاثة من ليبزج، وروبرتو جورجي

---

(1) *Urkunden*، الصفحات من 33 إلى 35 و من 38 إلى 42.

(2) انظر *Urkunden*، وثيقة رقم 10، في الصفحات من 33 – 47؛ وبشكل خاص خطابات دي نيجريللي خلال شهري ديسمبر 1846 – ومارس 1847 .

ميلاو، وروبرتو سيريوت من درسدن. أما الأماكن الخمسة المخصصة للنمسا فقد ذهبت أربعة منها إلى المدن الإيطالية تريستا وفينيسيا والخامسة لفيينا، ومع تزايد الطلبات للمشاركة في الشركة فقد استقر الأمر على تطبيق مبدأ عدم المشاركة إلا بواسطة هيئات[1]. وهكذا شاركت من تريستا البورصة والبلدية وبنك لويد، والغرفة التجارية بفينيسيا، والجمعية الصناعية بفيينا. وكان لمشاركة تلك الهيئات ابلغ التأثير في الرأي العام الأوروبي، ونمو الاهتمام بمسألة القناة .

انضمت بلدية تريستا بالقرار المؤرخ في 29 ديسمبر 1846 [2] "نظرًا للمميزات الهائلة التي ستعود على مدينة تريستا نتيجة لتنفيذ قناة اتصال عبر برزخ السويس، حيث إن رفاهية تريستا تعتبر أمرًا غير منفصل عن ازدهار التجارة بها، وبالأخذ في الاعتبار أن أعلى مراتب الشرف ستكون لإدارة بلدية تريستا، لما بادرت به لتنفيذ مشروع ضخم ومفيد لأوروبا بأكملها".

وكتب رئيس الغرفة التجارية في فينيسيا بتاريخ 30 يناير 1847 إلى دي نيجريللي ما نصه: "في جلسة الغرفة التجارية المنعقدة بتاريخ 28 من الشهر الجاري برئاستي، تمت الموافقة بالإجماع والترحيب على الاقتراح بالمشاركة في شركة الدراسات المقدم من جانبي. وأعلنت الغرفة انضمامها إلى الشركة بكل سرور واستعدادها بالمساهمة بمبلغ خمسة آلاف فرنك بالشروط المقررة؛ في الوقت نفسه عبر لي عن عظيم شكره، لما قدمته له

([1]) انظر الوثائق المستشهد بها في المذكرة السابقة.

([2]) رقم 13595/ 2944 .

من فرصة مواتية للمشاركة في المشروع المهم للغاية والذي يلمس من قريب مصالح هذا القطاع. كما تبعث الغرفة إليكم بالشكر والامتنان العميقين" [1].

بينما كان الفريق الإيطالي – الألمانيْ – النمساوي يعمل بسرعة شديدة ونجاح باهر، كان الفريق الفرنسي يبدأ في التأسيس ببطء شديد. "أعتقد أن علينا الانتظار لمعرفة الاختيارات في إنجلترا لكي نحدد ما إذا كنا سنختار فريقًا من عشرة أفراد أو نقتصر على الحد الأدنى وهو سبعة أعضاء". هذا هو ما كتبه انفانتان إلى دي نيجريللي بتاريخ 20 يناير 1847[2].

وفي خطاب بتاريخ 3 مارس1847[3] اضطر باولينو تالبوت أن يعترف إلى دي نيجريللي: "نحن جميعًا راضون بشدة على المشاركات التي تمت في النمسا في هذه الشركة المهمة. فقد كان لهذا أفضل الأثر وضمن نجاحنا في ضربة البداية. أما نحن فمتأخرون في هذا الصدد قليلاً، هنا وفي لندن والسبب الوحيد لهذا هو البحث عن الخيارات التي تناسبنا".

ونتيجة لهذا تم تشكيل الفريق الفرنسي في وقت متأخر جدًا، من سبعة أعضاء فقط. ووقع بالفعل على وثيقة تأسيس الشركة خمسة أعضاء فقط، حيث تم انضمام عضوين آخرين فيما بعد: الغرفة التجارية بليون، التي

---

(1) دي نيجريللي، *المراسلات*، رقم 507؛ انظر أيضًا رقم 514 والمرفق طيه.

(2) دي نيجريللي، *المراسلات*، رقم 499.

(3) Ib رقم 519 .

انضمت في 15 مارس 1847، والغرفة التجارية بمرسيليا، التي انضمت في 12 أكتوبر من العام نفسه [1].

في الواقع لم يتشكل الفريق الإنجليزي على الإطلاق، لأن المهندس روبرت ستيفنسون قائد هذا الفريق، أظهر من بداية الأمر عدم النشاط، ثم وقف صراحة ضد مشروع القناة، وذلك ظهر في كل أفعاله وأقواله.

لم يكن دي نيجريللي ودوفور- فيرونس راضيين عن البطء الذي كانت تتحرك به الفرق الأخرى، وكان دوفور يتوجه باللوم والإنذار إلى انفانتان وكتب له في خطاب بتاريخ 10 فبراير 1847: "تقولون لي إنه ينبغي أن أستمر في النهوض بمشروعنا العظيم نحو المستقبل، ولكي ننجح ينبغي أن يكون مبدأنا لا نؤجل عمل اليوم إلى الغد" [2].

---

(1) *Le percement de l'Isthme de Suez. Enfantin de Lesseps* صفحة 17 .

V. قرارات الغرفتين موجودة في CHARLES- ROUX J، I في الصفحات من 210 إلى 212.

(2) *Urkunden*، صفحة 58.

الفصل التاسع

لويجي دي نيجريللي

عقل وروح شركة الدراسات

كان على كل فريق في شركة الدراسات تنفيذ جزء من الأعمال الأولية في مصر، ثم يقوم فيما بعد المهندسون الثلاثة القادة بفحص الأعمال الأولية والحكم عليها بشكل مشترك على أرض الواقع لتنفيذ المشروع النهائي للقناة. وفي هذا الصدد أظهر الفريق الإيطالي – الألماني – النمساوي في تنفيذه لمهمته في مصر بقيادة دي نيجريللي أنه أكثر عزمًا ودأبًا ونشاطًا من الفريقين الآخرين.

ولولا مماطلة هذين الفريقين لكان الفريق الإيطالي – الألماني – النمساوي قد أرسل بعثته إلى مصر في نهاية شهر يناير أو في بداية شهر فبراير من عام 1847. "كتب دوفور– فيرونس إلى دي نيجريللي في أول فبراير 1847 مفعمًا بالحزن والآسف قائلاً– أرى أن الفرنسيين والإنجليز يضيعون وقتًا ثمينًا لتشكيل فرقهم، لأنهم لو كانوا قد تصرفوا في هذا الأمر بشكل سريع كما هو الوضع في ألمانيا، لكانت الحملات قد تمكنت بالفعل من الإبحار" [1]. وعندما أخبر تالابوت أن فرقته لن تستطيع الإبحار إلا في أغسطس أو سبتمبر، على نحو يخالف الاتفاقيات المبرمة، امتعض لذلك دي نيجريللي ودوفور، وأبدى الأخير حزنًا شديدًا عندما كتب إلى انفانتان في 23 فبراير 1847: "من الواضح أننا بمفردنا، أنا ودي نيجريللي، وسلييه Sellier، الوحيدين الذين نأخذ الاتفاق الذي وقعناه لديكم على محمل الجد.

---

(1) دي نيجريللي، *Lettere*، رقم 508 .

لقد أبلغنا الأشخاص الذين دعوناهم للانضمام إلينا في هذه الشركة الكبرى باعتقادنا أن الفرق الثلاثة لابد من أن تعمل على قلب رجل واحد. وأترك لكم حرية التفكير في مدى الأثر الذي سينتج عن الإعلان من أنه لم يتم تنفيذ أي شيء مما تقرر . فهل سننجح في إعادة الثقة في الفريق الرئيسي في ألمانيا، والذي نعرف نحن الثلاثة فقط مدى جدارة أعضائه؟ إنه أمر مؤسف! وتالابوت هو من يتحمل المسئولية الكبرى نتيجة لعدم تنفيذ ما جاء بالعقود المبرمة. وقد كتب لي دي نيجريللي بتاريخ 18 من الشهر الجاري مؤكدًا أنه ينتظر بفارغ الصبر الاعتمادات المالية التي طلبها من فيينا والإسكندرية ليتمكن من تسيير حملته الصغيرة"[1].

وعندما لم يتلق دوفور أي رد عاد إلى الهجوم بخطاب مليء بالتوبيخ، قد يكون من المناسب أن ننقله كاملاً في نصه الأصلي:

لايبزيغ في 10 مارس 1847

السيد المبجل انفانتان – باريس

" لقد كان خطابي السابق بتاريخ 23 فبراير، وطلبت منكم سرعة إرسال الأموال التي طلبها السيد دي نيجريللي منكم حتى يتمكن من إرسال فريقه، وها هي نسخة من خطابه المؤرخ في 6 الجاري وهو لم يتلق حتى الآن – لا أموال ولا أخبار. لم يكتف فريقكم بعدم القيام بشيء فحسب بل احتفظ بالأموال التي نحن بحاجة إليها، وهو ما منعنا من القيام بما تعهدنا بتنفيذه، ومع أنني بريء تمامًا، إلا أنني أشعر بالخجل من الوضع الذي عليه نيجريللي أمام وزرائه والهيئات المعنية. وحتى أنقذه بقدر استطاعتي من هذا

([1]) *Urkunden*، رقم 59 .

الموقف الصعب، الذي وضعتموه فيه، أكتب إليه اليوم ليرسل فريقه وسوف أزوده من مالي بالأموال التي سيحتاجها، وسوف أسوي هذا الموضوع معكم فيما بعد. وعندما أقول أنتم في هذا الخطاب فأنا أقصد فريقكم وليس سيادتك بشخصه. كان على فريقكم أن يجتمع يوم الاثنين من أول كل شهر، فهل تـم هذا الاجتماع؟ نحن لا نعرف شيئًا عن هذا. لقد تصورت أنكم قـد صـرفتم النظر عن فكرة السويس، وإذا كان الوضع كذلك فلما لم يتم الإعلان بـذلك بوضوح؟ هذا أفضل من أن تتركوننا نستنفذ قوتنا بلا طائل، كما فعلتم قبـل ذلك على مدى أربعة شهور. في خطابكم المؤرخ 17 فبراير جعلتموني أشعر أنكم سوف ترسلون إلى نسخة من مذكرة لينان أو ملخص من تلك المـذكرة كنت قد طلبته مكتوبًا ومنمقًا بما يليق للعرض على ملك بافاريا من قبل السيد شلتر Schletter قنصله بمدينة ليبزيج، لقد طلبت منكم هذه النسـخة علـى نفقتي؛ فهل أتعشم في تسلمها".

أ. دوفور فيرونس[1]

وأخيرًا في 25 مارس 1847 حصل فريـق دي نيجريللـي علـى الأموال اللازمة، وفي اليوم الثلاثين من الشهر نفسه أبحر من تريستا قاصدًا الإسكندرية، التي وصلها في اليوم التاسع من إبريل [2]. كانت حملته مكونـة

---

(1) *Urkunden*، الصفحات من 63 إلى 64 .

(2) لمعرفة المزيد عن الرحلة انظر مجموعة رسائل دي نيجريللي، رقم 530، الخطاب الطويل ل Jassnüger الموجه لدي نيجريللي بتاريخ 13 إبريل، حيث تحدث أيضًا عن الحوار الذي دار بين الوزير النمساوي Laurin و Jassnüger عن أفكار واستعدادات الوالي فيما يتعلق بموضوع السويس وعن المؤامرات التي تدبرها الشركة الإنجليزية لنقل البضائع عبر مصر ضد مشروع القناة .

من ثلاثة مهندسين وسكرتير، والذي كان يقوم بدور إداري الحملة، ويدعى كارلو جاسونجر Carlo Jassnuger.

ما موقف محمد علي فيما يتعلق بشركة الدراسات؟ لقد ظل محمد علي مخلصًا دائمًا لفكرته السامية حول مسألة القناة؛ وعندما علم من الصحف بتكوين الشركة، ذهب إلى لينان ليتأكد بنفسه من الحقيقة. عرض لينان الأمر كله بكل صراحة على محمد علي . لم يخف الوالي تأثره الشديد لعدم موافاته بالمعلومات مباشرة، وقد وضع هذا التأثر لينان في حرج؛ ورغم هذا فقد أعلن الوالي استعداده لمساعدة العاملين التابعين لدي نيجريللي، بل وضع تحت تصرفهم سفينة للقيام بأعمال الفحص لخليج السويس. لكن هذه الاستعدادات الطيبة من جانب الباشا كانت تخفي وراءها دائمًا فكرة أن الحكومات قد تتفق فيما بينها كما تشاء ولكنه سيقوم بتنفيذ القناة بوسائله الخاصة بدون المساعدة من أي شركة[1].

استقبل محمد علي جاسونجر، الذي كان بصحبته لينان ونائب القنصل النمساوي شامبيون، في القاهرة بقصر شبرا بتاريخ 17 إبريل؛ ثم انتقل إلى الإسكندرية في 25 إبريل، ليلتقي أيضًا بالمهندسين الثلاثة، الذين قدمهم جاسونجر إليه.

([1]) دي نيجريللي، *Lettere*، رقم 520 ومرفق طيه؛ *Urkunden* ، صفحات 65 و66.

استقبل الوالي أعضاء الفريق بكل حفـاوة فـي الاجتمـاعين الأول والثاني ووعدهم بكل التسهيلات والمساندة، وبالفعل قام بتنفيذ كل ما وعد به. وأرسل جاسونجر إلى دي نجريللي تقريرًا طويلاً [1] بتاريخ 26 إبريل عـن نتيجة اجتماعاته مع الباشا، كان يستحق نقله كاملاً بسبب أهميته فيما يتعلـق بمسألة القناة بصورة عامة وأفكار محمد علي بصفة خاصة، ولكن لأسـباب تتعلق بالإيجاز سوف نكتفي بنقل فقرة واحدة:

"أعلن (محمد علي) أنه يريد أن يتولى بنفسه إنشاء القناة، وأنه سوف يفعل؛ ومن الواجب على أوروبا وعلى النمسا بشكل خاص أن ترسـل إليـه أمهر المهندسين؛ وسوف يكافئهم كما تقوم أي دولة أوروبية بمكافأتهم علـى خدماتهم، لكن هو نفسه يجب أن ينشئ القناة. لكنه قبل أن يشرع في الإنشاء، كان لديه رغبة في الحصول على ضمان من القوى الأوروبية العظمى بحيث لا يكون لأحد منها الرغبة في امتلاك القناة لمصلحته الخاصـة أو يحـاول احتكارها، وأن تظل القناة مفتوحة للعالم أجمع، ويتمتع الجميع، كل حسـب أحواله الخاصة بالمزايا التي تمنحها القناة. مع العلم بأن الفائدة التي سـتعود عليه، من هذا المشروع قليلة بالتأكيد، وأن عملهـا سـوف يحمـل بصـمة كوزموبوليتانية"[*].

([1]) دي نيجريللي، *Lettere*، رقم 534؛ المواثيق، الصفحات من 68 إلى 76 .

([*]) نص الخطاب باللغة الألمانية والترجمة العربية الواردة هنا نقلاً عن الترجمة الإيطالية وليس عن الأصل، ولذا لزم التنويه (المراجع).

استقرت الحملة على متن سفينة مسلحة بثمانية عشر مدفعًا وطاقم يتألف من 120 شخصًا ومزودة بكل وسائل الأمان والراحة؛ وفي درجة حرارة خانقة، عمل الفريق بشكل نشط منذ شهر مايو حتى شهر يوليو، وأنجز المهمة وفقًا للإرشادات الموجهة إليهم من قبل دي نيجريللي، وكان يبعث تقاريره إليه بشكل مستمر. [1]

كانت المهمة التي أسندت إلى دي نيجريللي، بالمقارنة بالمهندسين الآخرين على قمة شركة الدراسات، تنحصر في دراسة الوصف الهندسي للأرض الساحلية وفحص القاع البحري لخليج تل الفرما للاستقرار على

([1]) فيما يتعلق بفريق دي نيجريللي والأعمال التي أنجزت من جانبه انظر على وجه الخصوص خطابات دي نيجريللي عن شهري مارس وأغسطس 1847؛ لم تكن أقل من 105 خطاب، كان معظمها طويل، كان منها المرسل والمستلم أيضا في ذلك الصدد . انظر أيضا *Urkunden*، الصفحات من 68 إلى 87؛ فيينا، H H S، تقارير لورين إلى مترنيخ في 24 و27 مارس، 11 و25 مايو، 22 يونيو،7 يوليو. أشار Jassnüger عن الأعمال عن فريقه في مجلتين هما: Illustrierte Zeitung، Lipsia 1، 8 و15 يناير 1848، ومجلة Zeitschrift des "österreichischen Ingenieur-und Architekten –Vereins"، 1849، صفحة 107. تأكدت المعلومات الواردة في المصادر المذكورة من قبل تقارير القنصل البيومونتزي Cerruti، انظر بشكل خاص التقرير الذي صدر بتاريخ 9 إبريل 1847، تورينو، أرشيف الدولة، القنصليات القومية، الإسكندرية: 6 مارس لعامي 1846-1850. تبصر الخطاب الذي ورد في الفصل السابق، من لبنان إلى دي نيجريللي. هذه المعلومات تم الحصول عليها من تقارير Jassnüger المترجمة إلى الإيطالية، والتي يمكن قراءتها في Bordignon المذكور أعلاه، الصفحات من 190 إلى 206.

النقطة المناسبة التي تصلح مدخلاً للقناة على البحر المتوسط. في هذه المهمة أفصح دي نيجريللي على الفور عن أنه ينوي حل مشكلة مسار القناة بإنشاء اتصال مباشر بين البحرين. كان الاعتراض الأكثر قوة الصادر عن المعارضين هو استحالة فتح ثغر للقناة على البحر المتوسط والحفاظ عليه مفتوحًا. وكما سنرى، فيما بعد، أن تالابوت نفسه كانت لديه هذه القناعة، شأنه شأن معظم الفنيين الآخرين، ومع ذلك فقد صمم ودعم فكرة المسار غير المباشر الذي كان سيبدأ من السويس ليعبر، أو بشكل أكثر دقة، كان يربك النظام المائي للنيل وينتهي به الأمر في الإسكندرية، معتقدًا أنها الثغر الوحيد الذي يمكن أن يكون مناسبًا للقناة على السواحل المصرية. مثل هذه الأخطاء، والتي كان من شأنها أن تؤثر سلبًا على المشروع، كانت تدعمها فكرة القناة القديمة. قناة الفراعنة ونهر ترايانو كانا يشتتان الأفكار ويوجهانها نحو فكرة ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق النيل. ورأى دي نجريللي، بعد أن تحرر من جميع الأفكار المسبقة ومن أي ولع بالتراث القديم، أن الوسيلة الوحيدة المؤكدة لربط البحرين، توافقًا مع الظروف الجغرافية للبرزخ، لا يمكن أن تكون سوى الربط بقناة مباشرة، على المستوى العادي بدون أهوسة. كان يحتاج فقط لفحص الساحل وقاع خليج تل الفرما للاستقرار على المكان والطريقة المناسبة لإقامة ميناء.

دلل فريق دي نجريللي من خلال الوصف الهندسي الدقيق وقياسات الأعماق على أن خليج تل الفرما لم يكن يستحق تلك السمعة السيئة التي نشأت حوله. كانت تضاريس الأرض وهيكل السواحل والقاع، واتجاه وقوة الرياح والظروف المناخية الأخرى تسمح كلها بإنشاء منفذ ومرسى آمنين. وهكذا تمت إزالة الصعوبة الوحيدة التي قد تحول دون تنفيذ القناة كما يراها

دي نيجريللي، والذي رأى صحة آرائه ودراساته تتأكد؛ وتعززت ثقته في إمكانية إنشاء القناة في أقرب وقت ممكن. وكان يكتب إلى شقيقه فرانشيسكو حتى تاريخ 14 يوليو 1847: "مسألة مصر تسير بخطى ثابتة، وما زلت أنتظر عودة المهندسين الذين أرسلتهم في شهر مارس ومن المنتظر عودتهم في شهر أغسطس، وسأقوم فيما بعد بالذهاب إلى هناك في نهاية شهر أكتوبر لإنهاء الأعمال كافة، وللتوقيع على الرسومات وتنظيم المباحثات مع والي مصر. وبعد ذلك من المحتمل أن يبدأ العمل بحلول فصل الربيع لعام 1848؛ حينئذ أطمح أن أستطيع توظيف بعض الشباب الإيطاليين الذين لديهم القدرات التي تؤهلهم للعمل ولديهم المؤهلات التي تستطيع أن تشرفهم وتشرفني"[1].

بادر المختصون الفرنسيون برحلة إلى مصر في شهر سبتمبر من عام 1847. وأنجزوا العمل المسند إليهم في فترة أربعة شهور، وتتمثل في عملية المسح الطوبوغرافي ورسم السمات السطحية للمنطقة التي تمتد من الشمال إلى الجنوب بين تل الفرما والسويس لتحديد مستوى البحرين؛ والمسح الطوبوغرافي والسمات السطحية لمنطقة من النيل تتصل بالمنطقة السابقة من خلال وادي توميلات في منطقة بحيرة التمساح وذلك لتحديد المسار غير المباشر للقناة، وفقًا للرأي الذي يدعمه تالابوت.

([1]) لم يكن هذا الخطاب ضمن مجموعة الرسائل الخاصة بدي نيجريللي، ولم يكن أيضًا ضمن أوراق جروا- نيجريللي؛ قد تم إعادة نسخه في OTTONE BRENTARI، *Luigi Negrelli autore del progetto del canale di Suez*، في (Italia Bella)، العام السادس، عدد خاص، ميلانو 1913، صفحة رقم 2.
وربما حصل Il Brentari على هذا الخطاب من أحد ورثة لويجي دي نيجريللي

كان الفريق الفرنسي يعمل تحت قيادة بوردالو Bourdaloue (1798- 1868) (*) الذي تم اختياره من قبل تالابوت كمعاونًا نظرًا للشهرة التي حصل عليها في عمليات شاقة أداها من قبل في قياس المستويات.

كان لينان وبعض المهندسين المصريين يعملون مع بوردالو بأمر من الوالي نفسه، الذي أمد العمال الفرنسيين بيد العون والحماية كما سبق وفعل مع عمال دي نيجريللي. كانت نتيجة أعمال بوردالو هي أن الاعتقاد بعدم وجود اختلاف في المستوى بين البحر الأحمر والبحر المتوسط ليس له أساس من الصحة؛ حيث إن الاختلاف في مستوى البحرين لم يكن محسوسًا[1].

وبدلاً من أن تنجح هذه النتيجة في التهدئة أثارت على العكس مناقشات طويلة وحامية الوطيس بين الفنيين، حيث أراد البعض أن يحصل من هذه النتائج على ذريعة أخرى ضد إمكانية وجود القناة المباشرة،

(*) في الأصل تاريخ الميلاد 1708 وقد راجعنا صحته لعدم منطقيته أن هناك خطأ مطبعيًا لزم تصحيحه (المراجع).

(1) فيما يتعلق بالأعمال المنفذة من جانب المهندسين الفرنسيين. انظر *Société d'études de l'Isthme de Suez, travaux de la brigade française 1847* (Bibl. Enfantin، رقم 205)؛ باريس، A.N.، مصر، المجلد الثالث عشر، تقارير للشهور من سبتمبر إلى ديسمبر 1847، وفيينا، H.H.S.، قناة السويس، تقارير مؤرخة في 14 و18 سبتمبر 1847 و2 يناير 1848؛ أيضا *Comptes rendus de l'Academie des Sciences de Paris*، المجلد XXXI و XXXVII، حول التعليمات التي تلقاها العمال الفرنسيين . راجع *Urkunden*، صفحات من 48 إلى 55.

فقد رأوا أن الاختلاف في المستوى بين البحرين ضروري لكي يولد تيارًا في القناة الأصلية للحفاظ على القناة مفتوحة بدون تـراكم الرمـال فـي القنـاة المباشرة.

كان على دي نيجريللي، كما سنرى، أن ينسف هذا الاعتقاد الخاطئ، ويظهر أن عدم وجود اختلاف في المستوى لا يشكل عائقًا، بل يسـهل مـن عملية تنفيذ الاتصال المباشر بين البحرين.

كرر لينان في عام 1853 عمليات قياسات تضاريس الأراضي والتي أكدت على صحة النتائج الذي توصل إليها من قبل في عام 1847.

وهكذا لم يتبق سوى أن يقوم الإنجليز بإنجاز الجزء الخاص بهم من العمل، أي قياسات تضاريس الأرض على السواحل الخاصة بالبحر الأحمر؛ لكن ستفينسون أعلن عدم وجود جدوى من القيام بمثل هذا العمل، حيث كان يوجد خرائط خاصة بهذه المنطقة في أرشيفات القيادة البحرية بلنـدن وفـي مكاتب شركة "أورينتال ستيم للملاحة البحرية Navigation Company" Oriental Steam؛ فأرسل هذه الخرائط إلى المقر الرئيسي للشركة، حتى دون أن يرفق بها أية رسائل.

بعد نهاية الأعمال التي قام بها فريقا دي نيجريللي وتـالابوت كـان يجب على المهندسين الثلاثة، الذين يترأسون فرق العمل، أن يذهبوا بأنفسهم إلى مصر للدراسة والتعرف علـى الأرض، شخصـيًا وجماعيًـا، لتحديـد المشروع النهائي، وذلك وفقًا للخطة المقررة.

كان أول من أظهر حماسه للذهاب إلى مصر لكي يسرع بخطـــوات تنفيذ المشروع هو دي نيجريللي، حتى إنه قام بتجهيز مسكن له في القاهرة.

وكتب دي نيجريللي إلى دوفور فيرونس بتاريخ 10 يوليـــو 1847 يقول: "إنني ما زلت في انتظار استعداد كل من تالابوت وستفينسون، حسب الاتفاق، للسفر في نهاية أكتوبر لنستطيع الإبحار فـــي بدايـــة نـــوفمبر مـــن مرسيليا، حيث أتواجد الآن. وحاليًا باشا مصر على أتم الاستعداد، ولابـــد ألا نضيّع هذه اللحظة المواتية لكي ننهي مشروعنا"[1].

عن هذه الرحلة التي كان المهندسون الثلاثة يعتزمون القيام بها إلـــى القاهرة لاستكمال الأعمال التجهيزية وإقناع والي مصر بمنحهم امتياز تنفيـــذ القناة، أبلغ دي نيجريللي تفاصيلها إلى الجهات المشاركة في فينيسيا وتريستا وفيينا[2]، بينما قام دوفور فيرونس بإبلاغ الجانب الألماني.

ولكن في 11 سبتمبر كتب انفانتان إلى دي نيجريللـــي أن تـــالابوت يقترح تأجيل ميعاد الرحلة إلى القاهرة إلى شـــهر ديســـمبر نظـــرًا لـــبعض الالتزامات. وكان على علم ويقين من أن هذا التأجيل سوف يكون له أثـــر سيئ في نفس دي نيجريللي، فأراد أن يعتذر عن نفسه وبالنيابة عن تالابوت بهذه الكلمات: "اعلم أيها الزميل العزيز، أنك لو لمست منـــا أي تـــأخير أو غموض في مسارنا فإن مرد ذلك ليس الإهمـــال أو الـــرفض، خاصـــة وأن

([1]) دي نيجريللي، *Lettere*، رقم 558.

([2]) دي نيجريللي، *Lettere* ، رقم 560، خطاب موجه إلى البارون بمدينة كوبك Kübek في تاريخ 3 أغسطس 1847.

المشروع هو أغلى ما نتمنى تنفيذه، وأن ما لم نقم به هو ما لم نستطع القيام به." [1] وعلى الرغم من رفض دي نيجريللي لفكرة التأجيل، إلا أنه انضم إلى قرار التأجيل وفي خطاب بتاريخ 10 أكتوبر كان يرجو تـالابوت أن يقـوم بالاتصال به عند تحديد الوقت المناسب الذي قد يستوجب فيـه أن يتواجـد بالقرب منه ومن ستفينسون، وأضاف دي نيجريللي قائلا: "حتى أسـتطيع أن أقوم بكل الإجراءات الخاصة بالحكومة للحصول على إجازة لمدة ثلاثة أشهر وترتيب شئوني طوال فترة غيابي"[2].

وبدلاً من أن يؤكد عليه موعد الرحلة الجديد، كتب له تالابوت خطابًا بتاريخ 23 أكتوبر يقول فيه إن من الأنسب تأجيل الرحلة إلى مصر إلى شهر مارس من العام التالي[3]. فنفذ صبر دي نيجريللـي، ورد علـى تـالابوت باستياء شديد، وأرسل نسخة من الخطاب إلى انفانتان، وإلى دوفور فيرونس و إلى ستيفنسون [4] أيضًا. ولما لم يستطع تحديد موعد للرحلة علـى الأقـل حتى منتصف شهر فبراير، ونظرًا لرغبة دي نيجريللي الشديدة في إنجاز هذا المشروع الكبير، كما عبر بنفسه، قرر على أن يرحل بمفرده. وقد تم اتخـاذ هذا القرار بعد التشاور مع انفانتان وبدعم متحمس من دوفور فيرونس. فقد كان على يقين تام أنه إذا قام دي نيجريللي بالرحلة إلـى مصـر بمفـرده،

([1]) دي نيجريللي، *Lettere*، رقم 566 .

([2]) دي نيجريللي، *Lettere*، رقم 568 ب .

([3]) .Ib، رقم 573 .

([4]) .Ib، المرفقات الخاصة برقم 573 .

ستحصل المجموعة الإيطالية – الألمانية – النمساوية على فائق الاحترام والتقدير بالمقارنة مع المجموعة الفرنسية، مما قد يفيد في مسألة القناة، لأن العمل قد يضفي على مشروع القناة اعتبارًا يضع المجموعة الفرنسية في الظل، حيث إن المشروع اتخذ سمة فرنسية بسبب جعل المقر الرئيسي لشركة الدراسات في باريس، مما نزع عن المشروع صفة الكوزموبوليتانية التي استهدفها في بداية الأمر، وذلك كان يثير شيئًا من الغيرة والقلق من جانب إنجلترا. كان يجب أن يكون المقر الأكثر ملاءمة لشركة الدراسات في تريستا: فقد كانت المجموعة الإيطالية – الألمانية – النمساوية تأخذ الأمر بموضوعية أكثر من الفرنسيين والإنجليز. "كان الفرنسيون والإنجليز في التعامل مع أي مسألة عاجزين عن الحفاظ على وجه النظر الموضوعية، لأن شعورهم الوطني الذاتي كان دائمًا ما يطغى، ومن ثم يسيء بشكل سريع إلى مشاعر الشعوب الأخرى المنافسة"[1].

وفيما بعد كتب دوفور فيرونس إلى دي نيجريللي مقترحًا عليه بعض الإجراءات اللازم اتخاذها لحل المشكلات السياسية المتعلقة بقناة السويس: " في جميع الأحوال يجب أن تكون النمسا هي صاحبة الخطوات الأولى؛ فلن تفعل إنجلترا ذلك، وسوف تفسد فرنسا كل شيء، لو أرادت أن تسبق الجميع"[2].

(1) *Urkunden*، صفحة 108 .

(2) *Urkunden* صفحة 129 : بالإضافة إلى الأماكن التي قد تم الإشارة إليها نتيجة لتعبير دوفور-فارونيتشي عن هذه الأفكار بشكل واسع في العديد من الخطابات

في الحقيقة لم يكن دي نيجريللي يريد أن يرحل بمفرده حتى يتجنب أن يترك انطباعًا لدى الرأي العام بأن الثلاث مجموعات ليسوا على وفـاق، ولكنه تحلل من هذا سواء مدفوعًا بالأسباب التي تبناها دوفور فيـرونس، أو لأنه كان يتصور، وهو يتفق في هذا مع انفانتان، أن الأمر الجوهري هو أن يعاين المهندسون الثلاثة طبيعة المكان بشكل مباشـر ومراجعـة الأعمـال التحضيرية، وبعد ذلك لن يكون من الصعب التفاهم حول الخطة النهائية.

قام دي نيجريللي بوضع البرنامج التالي لرحلته:

كان عليه أن ينتقل إلى نيم Nimes في منتصف شهر يناير، حيـث يتمكن من الحديث إلى تالابوت، ومن ثم إلى باريس لمقابلة انفانتان وليطلـع على النتائج التي أسفرت عنها الدراسات التي قامت بها المجموعة الفرنسـية في مصر. ومن مرسيليا، في منتصف شهر فبراير، كان عليه أن يبحر إلـى الإسكندرية وبصحبته أحد المهندسين وأحد الأطباء، الذي كان يعمل أيضًـا سكرتير له[1].

طلب دي نيجريللي وحصل من الحكومة على إجـازة لمـدة ثلاثـة شهور اعتبارًا من منتصف يناير [2]، بعد التفاهم مع المدير العـام لخطـوط سكك الحديد، الذي يدعى فرانشيسكوني.

الموجه إلى دي نيجريللي وإلى انفانتان . انظر، *Urkunden*، صفحات من 98 إلى 108، خصوصًا الوثائق رقم 42، 46، 48، 49 .

([1]) دي نيجريللي، *Lettere*، رقم 578 .

([2]) Ib، رقم 585 والمرفقات، 588، 699، 702 .

ولكن للأسف حتى هذا البرنامج لم يمكن تحقيقه، فنتائج عمل الفريق الفرنسي، والتي كان من المتوقع أن تكون جاهزة بنهاية شهر نوفمبر، لن يمكن الانتهاء منها إلا بعد عدة بشهور، ولم يكن ممكنًا له أن يسافر دون أن يطّلع على هذه النتائج. ولما كان مستحيلاً عليه السفر إلى مصر صيفًا أصبح من الضروري على دي نيجريللي أن يقبل باقتراح رفاقه الفرنسيين والإنجليز بإتمام الرحلة جماعة خلال شهر أكتوبر 1848 [1].

وقد كتب دي نيجريللي إلى انفانتان في 20 يناير 1848: "لقد أنهيت جميع إجراءاتي للمغادرة وأنا يملؤني الحماس والرغبة الصادقة في المشاركة قدر طاقتي لكي أبلغ هذا الهدف الكبير، الذي طالما حلمت به الكثير من الأجيال؛ أوعدكم بدفع شئوني للأمام في النمسا مع المزيد من المواظبة والطاقة التي تمكني من تنسيق الأمور لأسافر مع رفيقي تالابوت وستيفنسون كما كان مقررًا، ولكن شريطة أن يكون هذا التأجيل هو التأجيل الأخير من جانب الجميع، وأن تكون الاتفاقات التي توصلنا إليها الآن لا نقض فيها ولا إبرام، إلا لطارئ أو قوة قاهرة"[2].

كان التأخير الشديد في تنفيذ مشروع القناة قاتلاً.

فقد انفجرت الثورة في باريس وفيينا في بداية عام 1848، ثم اندلعت انتفاضات وحروب في إيطاليا. ألزمت حالة الاضطراب الموجودة في أوروبا بإيقاف نشاط شركة الدراسات، حتى توفي محمد على في أغسطس 1849،

([1]) دي نيجريللي، *Lettere*، رقم 700 ب .

([2]) Ib. ، رقم 576، 577 .

ذلك الملك العبقري والمحبذ لمشروع القناة، وخلفه عباس، الرجعي وثيق الصلة بإنجلترا التي استفادت من هذه الظروف لكي تؤكد عداوتها الشديدة للقناة لصالح طريق بري، فدفعت عباس لمنحها امتياز بإنشاء خط السكك الحديدية بالإسكندرية -القاهرة، وهو ما دفع ستيفنسون للحضور إلى مصر لتنفيذ هذا المشروع.

أثار موقف ستيفنسون العديد من الاعتراضات من قبل الأعضاء الآخرين المشاركين بالشركة فكتب انفانتان إلى دوفور - فيرونس، بتاريخ 12 مايو 1851، خطابًا مطولاً ذكر فيه: " لم أتسلم من زميلنا السيد ستيفنسون أية مراسلات رسمية حول رحلته في مصر، ولكن أعتقد أن الشائعات التي انتشرت، عقب عودته، حول نتيجة الرحلة جميعها حقيقية، أي أنه قد عمل من أجل تنفيذ مشروع سكة حديد أقوى من القناة، وهو على النقيض تمامًا مما كنا قد اقترحناه، نحن أعضاء الشركة، التي هو أيضًا شريك فيها معنا ... هذا الدرس الجديد، الذي أعطاه لنا الإنجليز عن طريقتهم في متابعة الأمور لم يفاجئ أيًا منا؛ فلقد تعودنا على أسلوبهم ويجب علينا أن نقى أنفسنا من هذه الأساليب البريطانية وفى الوقت نفسه الاستفادة منها. ومن جانبه كان دى نيجريللى مجروحًا في هذا الشأن بسبب سلوك لا تستوعبه قريحته، وهو أن تظل ألمانيا وفرنسا بعيدتين عن العمل الذي استكملته العبقرية الأوروبية في مصر، بفضل التأثير الوحيد والحصري للمهندسين الإنجليز. ويبدو لي إذا أنكما، أنت وهو، ستقومان بالاتصال بالسيد دي بروك (ممثل النمسا بالقسطنطينية) وستطلبان منه التدخل من أجل مصالح النمسا ليحتج بالقسطنطينية على الاحتكار الحقيقي لمصر من جانب إنجلترا.... وفى هذا الصدد لابد أن تتحالف النمسا مع إيطاليا،

وأسبانيا، وفرنسا بدعم من روسيا وبروسيا وهولندا للتغلب على الأنانية الإنجليزية حول مسألة تعد فعلاً رمزًا للحضارة الحالية في العالم القديم بأكمله، الشرقي والغربي، الذي تحارب إنجلترا فيه ضد مصالح الجميع"[1].

وفي خطاب آخر بتاريخ 7 سبتمبر 1851 كتب انفانتان إلى دوفور – فيرونس: "أيًا كان ما يفكر فيه تالابوت، فإن مشاعر دى نيجريللى كانت صحيحة: يجب على ستيفنسون أن يحضر إلينا وينسحب من شركتنا، إذا اعتبر تنفيذ السكك الحديدية أمرًا متناقضًا تمامًا مع هدف شركتنا، أو بالأحرى إذا كان لا يعتقد أن أحد المشروعين يدمر الآخر فعليه أن يعرض علينا توزيع الفوائد التي سيجنيها هو شخصيًا من تنفيذ السكة الحديد، وهذا من أجل سداد تكاليف الدراسات".

بعد مرور عامين تذكر دي نجريللي بغضب شديد الإهانة التي وجهها ستيفنسون إلى أعضاء الشركة، فقد كتب إلى انفانتان في شهر ديسمبر 1853[2]:

([1]) *Urkunden*، صفحات من 133إلى 135 .

([2]) لم يكن هذا الخطاب ضمن مجموعة رسائل دي نيجريللي، إذ عُثر على المسودة الخاصة بالخطاب على شكل ترجمة مزدوجة، ضمن الأوراق الخاصة بالابنة الصغرى. قد أعطيت ترجمة أكثر وضوحًا في النص؛ ومن الجدير بالذكر أن نعيد تقديم خاتمة الترجمة : "ويسعدني أن ننجح في إلحاق هزيمة بستيفنسون الذي سلك في أعمالنا مسلكًا إنجليزيًا بحتًا) . لكن من أحد الخطابات، التي تم إعادة صياغتها مسبقًا، خطاب موجه من انفانتان إلى دوفور–فارونيتشي بتاريخ 10 يناير 1854 يتحدث عن أن النص النهائي للخطاب يتكون من نسختان .

"أنتهز الفرصة لأرسل الرد على خطابكم المؤرخ في 28 نوفمبر الذي برهنتم فيه على مدى صداقتكم بإرسالكم نسخة من المذكرة التي سبق وأن أرسلتموها إلى البارون دى بروك بالقسطنطينية، تلك المذكرة التي تتوافق تمامًا مع الأفكار التي أبلغتها، مع أفكار أخرى طرحتها مع السيد دوفور، للسيد بروك قبل رحيله إلى القسطنطينية، ثم جددت طرحها مؤخرًا بمناسبة سفر صهري فيكتور دي فايس ستاركنفلس Victor de Weiss-Starkenfels للعمل قنصلاً مفوضًا، والذي يشعر مثلنا بعظمة مشروع القناة، بحيث إنني لا أشك مطلقًا في أن السيد بروك Bruck سوف ينتهز أفضل الأوقات لكي يطرح المسألة في المباحثات الدبلوماسية.

"ويسعدني أن ننجح في إلحاق هزيمة بستيفنسون الذي سلك في أعمالنا مسلكًا إنجليزيًا بحتًا".

لم تتخل شركة الدراسات عن هدفها على الرغم من كل هذه الإحباطات والظروف المعاكسة الكثيرة، وقد أثار خبر وجود اتفاقية مبرمة بين إنجلترا والولايات المتحدة لشق قناة بنما الغضب في قلوب الأعضاء الرئيسيين للشركة. فكتب انفانتان إلى دي نيجريللي ليبلغه أن الشركة قد أوفت بكل التزاماتها فيما يتعلق بمهمتها المهنية الخاصة وأنها تحتاج إلى إكمال مهمتها السياسية، وتبحث عن الشخص السياسي المناسب للحصول على امتياز القناة والتصريح ببدء الأعمال، وفكر انفانتان في البارون دي بروك، وكان دبلوماسيًا نمساويًا، ووزيرًا فيما بعد وصديقًا لدي نيجريللي. كتب دوفور – فيرونس من ليبزج إلى وزير الشئون الداخلية، في درسدن Dresda، بتاريخ 19 أغسطس 1851: "أصبحت قناة السويس ضرورة أوروبية بعد التخطيط الأولي لقناة بنما. وبدون قناة السويس سوف ينتقل مركز التجارة العالمي بعد افتتاح قناة بنما، من أوروبا إلى أمريكا؛ وبالتالي

سينتقل مركز التجارة من لندن إلى نيويورك. لكن للأسف ظهر التنافس بين القوى الأوروبية العظمى حول المسألة المصرية على وجه الخصوص، حتى إن أحدًا منها لم يطرح مشروع القناة بشكل صريح خوفًا من إيقـاظ الريبـة والغيرة" (1).

وبنهاية عـام 1853 كشـف أعضـاء شـركة الدراسـات عملهـم. ولوحظ إلحاح دي نيجريللي على البارون دي بروك لكـي يسـتخدم سـلطاته لصالح القناة؛ ولم يكن انفانتان والأعضاء الآخرين أقل حماسًا في إثارة الاهتمام بالمشروع، مثلما ظهر في المراسلات التي جرت فيما بينهم. فقد كتب انفانتان خطابًا مطولاً بتاريخ 10 يناير 1854، من ليون، إلى دوفور-فيـرونس فـي ليبزج، نورد منه بعض الفقرات: " لقد قرأت باهتمام بالغ الخطـاب الجميـل والطيب الذي أرسلته إلى أرل بتاريخ 29 ديسمبر الماضي. وأود أن أخبـركم بالاتفاق معكم بلا تحفظ على التأكيدات التي رأيتموها في الإجراءات الإنجليزية الحالية... كما أنكم لم تنخدعوا في الترتيبات الحالية لإنجلترا، شعبًا وحكومـة، وليكن في معلومكم أن أحدًا في أوروبـا لا يقتنـع بهـذه التـدابير العالميـة، والإنسانية، السامية، الحرة من قبل الحكومة والشعب الإنجليزي...

"لقد خُدع ستيفنسون من قبل قنصله، وجميع الإنجليز المقيمين فـي الإسكندرية بدون استثناء ... وقد كتب لي نيجريللى فى تلك الأيام يخبرنـي بأنه لم يسامحه بعد! وأنا أيضا ليس بعد...

" أجابني دى نيجريللى، الذي أرسلت إليه نسخة من خطـابى، أنـه شخصيًا قد طرح مشروعنا الضخم من جديد على السيد بروك، قبل رحيلـه

---

(1) *Urkunden*، صفحة 136 .

مباشرة، وبعده على القنصل المفوض وصهره فايس ستاركنفلس؛ وأضـــاف أنه من المؤكد أن السيد بروك سينتهز اللحظة المواتية لطرح المســألة فــي المباحثات الدبلوماسية، كما قال أيضًا: ويسعدني أن ننجح في إلحاق هزيمـــة بزميلنا ستيفنسون الذي سلك في أعمالنا مسلكًا إنجليزيًا بحتًا." [1]

"وكما رأيت فالسيد دى نيجريللى، شخصيًا لم يعتمــد كثيــرًا علـــى الإنجليز في مسألة السويس.

"هذا جيد، اسمح لي أن أخبرك بكل أفكاري الخاصة بهذا المشروع.

"سيظل الإنجليز وحدهم في مسألة الشرق.

"في ووترلو ينتظرهم نابليون حتى ينتقم لسانت هيلانة.

"لم يحقق جون بول Jonn Bull أي نجاح، بـــالرغم مـــن مهـــارة بالميرستون، في إشعال النار في أوروبا من أجل الحفاظ على الهند.

"لقد لاحظتم أن جون بول Jonn Bull وتركيا، في إطار تدريباتهم للحرب، يعانون من تأثير اللاجئين.

واختتم انفانتان خطابه بانتقادات مريرة حول "النفس الغيورة التي كان يتمتع بها جون بول الذي لا يطيق أي ملك في العالم غيره، والـــذي يتمنـــى

---

(1) الخط المائل في النص نفسه .

التهام نيكولاس (ملك روسيا) اليوم، كما افترس منذ فترة نابليون بقلعته في سانت هيلانة" [1]

وفي السابع من سبتمبر عام 1854 كتب دوفور فيرونس من لندن خطابًا طويلاً إلى أحد أقاربه يدعى السيد أرل – دوفور Arles – Durfour في باريس ليحثه على الانشغال بأمر السويس بشكل أكثر نشاطًا والسعي في ذلك لدى الملوك الأكثر قوة في أوروبا.

ماذا تفعلون من أجل قناة السويس؟ يبدو لي أن الوقت الحالي هو الأنسب لاستئناف هذا العمل.

"فرنسا وإنجلترا والنمسا متحالفين؛ السيد بروك، أكبر مؤيد للمشروع، هو القنصل المفوض بالقسطنطينية؛ قبل اندلاع الحرب وأثناءها أدت ندرة السفن، إلى الشعور بضرورة اختزال المسافة بين الهند وأستراليا، وتزايدت التهديدات الأمريكية وأصبحوا جاهزين أكثر من أي وقت مضى لنقل مركز التجارة العالمي من أوروبا إلى أمريكا، وفى النهاية الحصاد رائع بما يضمن في العام الحالي وفرة رؤوس الأموال اللازمة لهذا المشروع الضخم...

(1) كان هذا الخطاب مستوحاه أيضًا من الأحداث اليومية، الواردة في *Oeuvresde Saint-Simon et d'Enfantin*، الذي سبق ذكرهما، المجلد XII، صفحة 214، قد تم إعادة نسخه في كراس صغير مطبوع، أكثر من مرة كما سبق الإشارة إلى ذلك، *Enfanin – M. de Lesseps ،Le percement de l'Isthme de Suez.* باريس 1869، الصفحات من 23 إلى 30 .

"لقد نسيتم السويس منذ عدة سنوات، واعتقدتم أن تالابوت مشغول به وهذا خطأ! كان تالابوت عالمًا في الرياضيات عمليًا ونظريًا. وقد بدأ العمل الذي استعد له ولكن لم يكن لديه الوقت أو الرغبة لتنفيذ ما أعده . كان ستيفنسون أيضًا في الظروف نفسها. ولم يكن من بيننا نحن المهندسون الثلاثة، سوى نيجريللى، الذي لم يغرب عن بالة المشروع للحظة واحدة....

" وفى تلك اللحظة مازال عمل الوسطاء متواصلاً لإيجاد رؤوس الأموال، ولكن هناك عملاً مخصصًا لك شخصيًا، وهو انتهاز الفرصة الملائمة لإخطار الإمبراطور نابليون، والملكة فيكتوريا والإمبراطور فرانسوا جوزيف، لكي يقرنوا أسماءهم بهذا العمل السلمي، الذي يمثل نهاية تلك المسألة الشرقية المزعجة، التي جعلت الاضطراب يسيطر على أوروبا منذ نصف قرن. وهؤلاء الثلاثة يمكنهم تنفيذ ما يريدون! ولابد أنهم يريدون مشروع السويس. ولكن إمبراطورين وملكة، لا تقل عنهما شأنًا، لا يمكنهم أن يرغبوا في زورق مسكين لنقل البضائع، صغير الحجم ضعيف الحمولة مثل السكة الحديد. لا يمكن أن تلبى احتياجات العالم سوى قناة ضخمة دائمة تسمح بمرور السفن الضخمة. وفي هذا الصدد أحيلك إلى ما سبق وكتبت لك به منذ عدة شهور"[1] .

أظهر الفريق الفرنسي حماسًا لا يقل عن حماس الفريق الإيطالي – الألماني – النمساوي في الاستحواذ بقوة على المنفعة المادية الخاصة بالسويس. لكن المهندس باولينو تالابوت قائد الفريق الفرنسي، تاه في دراسة تفاصيل مشروع معقد، مضر بالاقتصاد المصري، صعب التنفيذ، وغير

([1]) *Urkunden*، صفحة 149 و 150 .

مناسب للملاحة الكبيرة؛ وعلى النقيض فكر دي نيجريللي في تصميم هندسي بسيط بشكل عبقري، بحيث يكون سهل التنفيذ ومناسبًا ليفي بمتطلبات الحركة المرورية الكثيفة، وهو التصميم نفسه الذي تم الأخذ به فيما بعد في إنشاء القناة. ومن ثم فقد وجد دي نيجريللي نفسه بعد تأسيس شركة الدراسات أثناء إعداد المشروع، معزولاً بين ستيفنسون، الذي كان في بادئ الأمر كسولاً وتحول فيما بعد إلى مناهض، وتالابوت الذي يتبع خططًا خاطئة، والتي وفرت فيما بعد لدي ليسبس الذريعة لخيانة شركة الدراسات. وترك لنا فوزان بك voisin bey، الذي كان يتقلد منصب المدير العام لأعمال إنشاء قناة السويس، عملاً يتكون من سبعة مجلدات عن قناة السويس قاصدًا بذلك الافتخار بعبقرية الإنجاز الفرنسي، وكان عليه أن يعترف في الصفحات الأولى[1] بخطأ تالابوت وجدارة دي نيجريللي. كان جيه شارل – رو J. Charles – Roux أكثر وضوحًا، فبعد أن تحدث عن الأعمال التي تمت في مصر من قبل فريق تالابوت بالإضافة إلى الحديث عن التقرير الخاص بذلك الفريق[2]، كتب: "وفقًا لبولين تالابوت، يجب أن تكون قناة الربط بين البحرين نابعة من النيل، ومن الغريب موافقة جميع أعضاء الشركة على هذا الرأي، باستثناء شخص واحد، وهو المهندس دى نيجريللى. القناة الواردة في تقرير تالابوت متصلة من جهة بالسويس، ومن الجهة

---

(1) المجلد الأول، صفحة 6 و 7 .

(2) نشر تالابوت مشروعه للمرة الأولى في عام 1847 في المجلة الفرنسية "Revues des deux Mondes" ، وفيما بعد اهتم بالمشروع بشكل أكبر في أحد أعداد هذه المجلة بتاريخ 1 مايو.

الأخرى بالإسكندرية وطولها 400 كيلومتر، وعرضها 100 متر فوق سطح الماء، وعمقها 8 أمتار" [1].

ولم يكن كرابيتس IL Crabites أقل وضوحًا: "اعتقد كل هؤلاء الخبراء (التابعين لشركة الدراسات) باستثناء دي نجريللي، أنه يجب ألا يسير مجرى القناة من بحر إلى بحر، بل من السويس إلى النيل"؛ حيث كان دي نيجريللي هو العضو الوحيد في شركة الدراسات الخاصة بقناة السويس الذي يدعم فكرة أن مضايق قناة السويس يجب أن تقود مياه البحر المتوسط إلى مياه البحر الأحمر" [2].

وفيما بعد تم توجيه اللوم لدي نيجريللي لأنه لم يكشف حتى عام 1847 نتيجة دراساته التي حددت الاتصال المباشر. وبأسلوب المنتصر رد دي نيجريللي على هذا اللوم في ردوده على خطب ستيفنسون[3]، التي سوف ترد فيما بعد، ولكن من المستحسن ذكر بعض منها هنا: "بالنسبة لي، أرى من وجهة نظري أن طبيعة التضاريس تشجع الاتصال البحري المباشر، حيث ثبت أن الارتفاع بين البحرين متساويًا، ولذا لم يعد هناك ما يستدعي إنشاء الأهوسة. على أية حال امتنعت عن الإعلان بشكل صريح، حيث أردت أولاً أن أزكي تصوري بالدراسة والفحص للأرض والأعمال الأولية.

([1]) المجلد الأول، صفحة 213.

([2]) C.Crabités، *The spoliation of Suez*، لندن 1940 م ، رقم 8 .

([3]) ظهر واضحًا في الفصل XVI .

"فيما يتعلق بما وجه إليّ من لوم، لتأخري في الإفصاح عن رأيي حول القناة حتى عام 1855، يجب أن أوجه نظر ستيفنسون أن هذا الرأي قد تم إيداعه في الأرشيفات العامة لوزارتي التجارة والمال النمساوية في فيينا، وفي الغرف التجارية في فينيسيا وتريستا مرفقًا بالرسومات والخرائط.

"بعد نشر مشروع تالابوت الذي يقضي بعمل ربط غير مباشر بين البحرين، لم أتوان عن المعارضة كتابة؛ ولتهدئتي أعلموني من باريس أن المشروع لا يعتبر مبادرة من شركة الدراسات، بل مقترح خاص بالسيد تالابوت، وهكذا لم أجد داعي لأتقدم باحتجاج ضد نشر هذا المشروع الخاص بتالابوت، لأني على يقين تام بأن كل فرد من حقه إبداء رأيه الخاص. وجميع الوثائق المتعلقة بذلك متاحة تحت تصرف السيد ستيفنسون وكل من يرغب في فحصها".

وورد في نشرة برزخ السويس Istmo di Suez [1] سبب آخر يجعل دي نيجريللي لا يعلن عن خطته في الحال: "كان السيد دي نيجريللي دائمًا مؤيدًا للمسار المباشر من السويس إلى خليج تل الفرما؛ ولأن هذا الاقتناع كان يمكنه أن يؤثر على زملائه، لم ينشره، ومقابل هذه التضحية، كان يجب أن يعترف له السيد ستيفنسون بالجميل، بدلاً من أن يوجه له اللوم".

([1]) المجلد الثالث(1858)صفحة 560 ومذكرة رقم 6؛ انظر أيضًا المجلد نفسه صفحة 612 ومذكرة أ .

وورد أيضًا [1]: "إذا تحدثنا عن موضوع قناة السويس فإن تفكيرنـــا يهدينا بشكل لا إرادي إلى الفارس نيجريللي، الذي شغل نفسه بالفعل منذ عام 1840 بدون كلل قاصدًا تحقيق هذا المشروع العظيم، الذي اعتبـــره مهمـــة حياته. ولهذا السبب درس بحماس كل الأعمال القديمة والحديثة التي تناولت هذه المشكلة، وأجرى مراسلات كثيرة للحصول على مزيد من المعلومات... وكنتيجة لأبحاثه ودراساته، كان دي نيجريللي دائم التحمس لفكرة الاتصـــال المباشر والحر بين البحرين، ويدافع في كل مناسبة تسنح له عن هذا الحـــل للمشكلة الكبرى باعتباره الحل الوحيد".

وأمام هذه الشهادات والوثائق الرسمية التي تثبتها، نتساءل كيف من الممكن أن ينحصر مجد السويس على شخص بعينه وبلد واحدة، بينما ظـــل الاسم الإيطالي الكبير في الظل.

وتصير الدهشة أكثر مرارة عندما نتأكد أن الخطأ والظلم المـــرتكبين فيما يتعلق بنسب المشروع من الناحية الفنية، قد تكرر أيضًـــا فـــي تقـــدير الأحقية والفضل في تذليل العقبات السياسية والمساعدات المالية.

([1]) *Bollettino dell'Istmo di Suez*، المجلد الأول (1856)، صفحة 254 .

الفصل العاشر

شركة الدراسات وفرديناند دي ليسبس

في هذه المرحلة من تاريخ القناة، ظهرت شخصية شهيرة، اعتبرها الكثيرون على مر العصور أنها تاريخ قناة السويس وسبب مجدها. ونذكر بالمناسبة بعض الأحكام والآراء الواردة في الأعمال التي تناولت موضوع قناة السويس. على سبيل المثال ما جاء في المجلد الفاخر، الذي نشر حول رحلة الملوك في مصر بمناسبة حفل افتتاح قناة السويس[1]: "ينسب لدي ليسبس، أكثر من غيره، مجدًا مزدوجًا باعتبار أنه قد بدأ المشروع وأتمه" [2] كما أصدر شارل رو نفس حكم إي. أبوت E.About قائلاً: "يرجع الفضل لمسيو دي ليسبس في بداية المشروع وقد أنجزه بنجاح متخطيًا آلاف العقبات المادية والمعنوية" [3]. وكتب هالبيرج Hallberg بجرأة يقول:" لقد نُفذ التصميم الرائع واحتل مصممه منزلة كبيرة كواحد من أشهر المهندسين على مر العصور". وفى إحدى الدراسات القانونية المهمة حول قناة السويس أطلق مؤلف ألماني معروف على دي ليسبس لقب " الممول والمهندس العبقري". وفى واحدة من أكبر الموسوعات الإيطالية، التي تصدر عن إحدى دور النشر الشهيرة، وضعت تحت صورة لدي ليسبس عبارة تقول:

([1]) سوف ترد فيما بعد ملاحظات دقيقة عن هذا المجلد والمجلدين الآخرين اللذين سبقا الإشارة إليهما.

([2]) وردت في النص المرفق بالجدول رقم IV.

([3]) مجلد II، ص 406.

"المبدع العبقري لمشروع قناة السويس"[1]. وبالرغم من ظهور تيار في كتابة التاريخ مؤخرًا في إيطاليا يهدف إلى النيل من أهمية المساهمة الفعالة التي قدمها دي ليسبس من أجل نجاح مشروع السويس، فهذا لم يمنع من وجود العديد ممن يقدرون الدور الذي لعبه: فمازلنا نقرأ بعض الأحكام التي تمتدحه كصاحب فكرة القناة ومنفذها.

إنه لأمر مدهش حقًا أن تظهر وتنتشر وتلح في الانتشار مثل هذه الأسطورة الزائفة الكاذبة في القرن التاسع عشر بما فيه من وسائل معلوماتية.

يعتبر افتتاح قناة السويس للملاحة في 17 نوفمبر 1869 نتاجًا لفكرة تعود إلى أكثر من أربعة آلاف عام، ومباحثات تجارية وسياسية استمرت لأربعة قرون؛ وعملاً فنيًا متواصلاً على مدار 50 عامًا، وصراعًا دبلوماسيًا امتد لعشرات السنين. وبالتالي، ليس دي ليسبس هو من قام بوضع تصميم القناة، وبما إنه ليس مهندسًا، ولا يمتلك أي ثقافة فنية فهو لم يقدم أي مساعدة لإيجاد حل فني للمشكلة. وفيما يتعلق بالصراع الدبلوماسي فقد أسهم موقفه المتهور في تعقيدها أكثر من حلها.

إذن فيما تتمثل أفضال دي ليسبس على القناة؟

هذا هو ما سنتطرق إليه في الصفحات التالية بحيادية وموضوعية شديدتين.

لقد وجه لنا البعض اتهامًا بأننا نريد أن نقلل من شأن المواطن الفرنسي العظيم وأفضاله على القناة.

([1]) مجلد VII (1930) ص3196 .

هذا الاتهام باطل وليس له أساس من الصحة: فجميع أحكامنا وقراراتنا تعتمد دائمًا على الوثائق الأصلية الموثوق فيها، بعد دراستها جيدًا بالمنطق والعقل. وإجراء أي تغيير في محتوى الوثيقة أو تبديل للأحداث بها أمر بعيد كل البعد عن أهدافنا. وعندما وجدنا أنفسنا أمام نتائج أكيدة، تم استخلاصها بطريقة مشروعة من وثائق مؤكدة، ولكنها تتعارض تمامًا مع الآراء المتعارف عليها، ترددنا في عرض ما توصلنا إليه، ولم نجرؤ على تقديمه إلا بعد أن قمنا بعمل دراسة متأنية ودقيقة للوثائق حتى يطمئن قلبنا. لم تكن تلك الدراسة جديدة من نوعها؛ بل كانت قائمة منذ فترة، وانتشرت بمرور الزمن وتأكدت أيضًا عبر التاريخ الفرنسي. ونحن لم نفعل أكثر من أننا فسرنا، على ضوء الوثائق الجديدة، والأحداث والأحكام المعروفة لعدد قليل من الباحثين ويجهلها الجزء الأكبر من الشعب.

في الوقت الذي كان يتم فيه الاحتفال بافتتاح قناة السويس في نوفمبر 1869، نشرت إحدى دور النشر الشهير بباريس كتيبًا ضد دي ليسبس بعنوان " Le percement de l'Isthme de Suez. Enfantin-M.de Lesseps (*ملخص تاريخي*)" [1].

وفي هذا الكتيب أعيد تقديم عدد من الوثائق التي نشرت بالفعل في بعض الإصدارات الأخرى، الخاصة بتأسيس الشركة، وبأعمال شركة الدراسات وأنشطتها وتقاريرها المتبادلة مع دي ليسبس. كان الهدف من هذا الكتيب، وفقًا لما ورد في المقدمة، هو الاعتراض على الظلم، الواقع بالإفراط في الهتاف عاليًا باسم دي ليسبس: "لدرجة تجاهل أن هناك آخرين قبله قد

([1]) E.Dentu، Libraire éditeur، Palais Royal، 17 و 19، Galérie d'Orléans، باريس 1869.

أثاروا هذه الفكرة العظيمة التي كلفوه بتنفيذها بكافة الوسائل التمهيدية التـــي جمعوها بغاية الجد والاجتهاد على مدار سنوات طويلة، وبالإصرار الراسخ علي استمرار مشاركتهم الفعالة في تنفيذ هذا المشروع".

وينتهي الكتيب بهذه العبارات: " لم تكن لديهم مناصـــب رســـمية أو نياشين ممنوحة أو أبواق مســـموعة تـــردد أســـماءهم وتحتفـــي بألقـــابهم الأرستقراطية في احتفالات السويس، ولن يكون من قبيل المبالغة للاعتراض على هذا التجاهل التام استخدام حوليات تاسيتوس عن أولئك الرومان القدامى الذين تم تجاهلهم في احتفال مهيب ووردت إشارة إليهم في النقوش القديمـــة تقول: لمعت شخصياتهم لأن صورهم لم تظهر.

"نعم، كان لابد أن تلمع أســـماء الـــرواد الرســـوليون لعـــام 1833 والمؤسسون لشركة الدراسات عام 1845 على نحو أفضل مما رأينـــا فـــي احتفالات افتتاح القناة، حيث غاب الاحتفاء بهم وتذكر مبادراتهم التي لا نقاش في جدارتها".

منذ ذلك الحين، أي من بداية افتتاح القنـــاة، أصـــبح الاتجـــاه إلـــى الاعتراف بأهمية الرواد وحصر دور دي ليسبس في إطـــار ضـــيق، أكثـــر وضوحًا في كتب التاريخ.

ومن الطبيعي أن يحاول الكتّاب الوارد ذكرهم في الفصل الســـابق، والذين يطالبون بالاعتراف بأفضال دي نيجريللي، التقليـــل مـــن شـــأن دي ليسبس. في حين أن هناك بعض الأعمال الأخرى، التي تتنـــاول عمـــل دي نيجريللي بمنتهى السطحية وتمر عليه مرور الكرام دون إعطائه القدر الكافي من الاهتمام الذي يستحقه، ونجدها في الوقت نفســـه متحمســـة لموقـــف دي ليسبس، ومع ذلك لم تتوقف عن توجيه الانتقادات اللاذعة ضد الأخير بسبب موقفه من شركة الدراسات. ونذكر في هذا الشأن عملين من أشهر الأعمـــال

التي ظهرت في الخارج عن قناة السويس، أحدهما للكاتب الفرنسي شارل رو[1] والآخر للكاتب الأمريكي شارل هالبيرج [2]، اللذان امتدحا، كما سبق وأشرنا، أعمال دي ليسبس.

وبالرغم من أن أحدث عملين تناولا السيرة الذاتية لدي ليسبس للكاتبين ب . كوري B.Courau [3]، وإي . ميكار E.Micard [4]، كان الهدف منهما هو الدفاع عن دي ليسبس، إلا أنهما كانا قاسيين في الحكم على موقفه فيما يخص علاقته بشركة الدراسات. حيث ذكر ميكار حرفيًا : "قبل رحيله إلى مصر تقابل دي ليسبس مع السان سيمونيين، وذهب إلى انفانتان وأرل في ليون، وبول تالابوت في مرسيليا. وقد زودوه بكافة الوثائق التي سيحتاجها لإنجاز مهمته"

كان لوبرييه L.Brehier أكثر وضوحًا: "علينا أن نضيف، حتى نكون منصفين في الحكم، أنه قبل رحيله متجهًا إلى مصر تسلم فرديناند دي ليسبس من انفانتان والسان سيمونيين جميع الوثائق والتعليمات التي كانت في

---

(1) *L'Ishtme e le Canal de Suez*، باريس 1901، مجلد 2، انظر أيضًا المقدمة والفهرس، حيث أعيد نشر أهم الوثائق الخاصة بنشاط شركة الدراسات وتقاريرها المتبادلة مع دى ليسبس.

(2) *The Suez Canal ,ist histoy ande diplomatic importance*، نيويورك 1931؛ صفحات من 114الى 115.

(3) F. de Lesseps، *De l'apothéose de Suez au scandale de Panama*، باريس 1932.

(4) *Le Canal de Suez et le génie française* ، باريس.

حوزتهم. كما عقد في مرسيليا، لقاءً مع تالابوت وقد شعر السان سيمونيون بالاندهاش عندما علموا بأن أسماءهم غائبة عن قائمة الأعضاء المؤسسين للقناة التي وضعت بأمر من الخديو سعيد. لقد قطع دي ليسبس جميع علاقاته مع شركة الدراسات، التي لم توجه الدعوة لأي من أعضائها الذين لم يزالوا على قيد الحياة لحضور احتفالات افتتاح قناة السويس عام 1869 "[1].

بعيدًا عن تلك الانتقادات الموجهة لفرديناند دي ليسبس والتحفظات على موقفه، نسبت إليه كتب التاريخ الحديثة الدور الأكبر في نجاح مشروع قناة السويس. فهو، كما ذكرت الكتب، أقنع المتشككين، عن طريق مهارته الدبلوماسية وبحملة الدعاية الإعلامية التي كان يقوم بها بمنتهى الدأب، وأوهن المعارضة الإنجليزية، وانتزع الموافقة من السلطان وتخطى جميع الأزمات المالية. والآن لابد أن ينتزع جزءًا كبيرًا من كل هذه الأفضال لصالح آخرين[2].

([1]) L. BRÉHIER، L'Egypte de 1870 à 1900، باريس 1906، ص 161، مذكرة.

([2]) انطونيو مونتي، هو احد المتحمسين للمناداة بالاعتراف بالدور الذي لعبه الإيطاليين في مشروع القناة، حيث أعلن في كتاب(*تاريخ قناة السويس*، المذكور أنفًا):" من المؤكد أن إيطاليا، فيما يخص مشروع القناة، لا تحتاج لأن تقلل من أفضال أحد الأشخاص من آجل إظهار أفضالها هي، والدليل على ذلك أنها كانت أول من أقر واعترف بأن الفضل في تحقيق هذا المشروع يرجع إلى حماس ومثابرة فرديناند دي ليسبس". وهكذا قل المديح الذي لا يستحقه. الوظيفة الوحيدة التي كان يشغلها دي ليسبس في مشروع القناة حددها بالضبط شخص على دراية تامة بالشخصيات وهو الخديو إسماعيل. انظر أيضًا الفصل التاسع عشر.

لقد قام كل من باليوكابا ودي نيجريللى بتقديم الدليل الفني القاطع والمقنع للرد على الرأي العام الأوروبي في إنجلترا. ولكن معارضة حكومة لندن والقسطنطينية لم يتم التغلب عليها سوى بفضل مهارة الخديو إسماعيل، الذي لولا مساعداته المالية لباء مشروع قناة السويس بالفشل كما حدث في مشروع بنما.

ولكننا لن نتعجل في إصدار الأحكام وسنترك الحكم للقارئ بعد اطلاعه على هذا العرض البريء للأحداث، الذي سنقدم فيه بعض اللمحات من السيرة الذاتية لدي ليسبس.

ولد دي ليسبس بمدينة فرساي عام 1805 في عائلة أغلب أفرادها من الدبلوماسيين وضباط البحرية. عمل كقنصل دبلوماسي في لشبونة وتونس والإسكندرية والقاهرة وبرشلونة. ظل دي ليسبس في مصر من عام 1832 حتى 1838، بدون انقطاع، حيث شغل عدة مناصب منها منصب ملحق دبلوماسي، ونائب قنصل وقنصل؛ واستطاع أن يقيم علاقة حميمة مع السان سيمونين ولينان، ليتعرف منهم على تصميماتهم ودراساتهم حول القناة. وقد اخبرنا[1] المهندس الفرنسي فوزان بك، الذي كان يشغل منصب مدير عام أعمال البناء في القناة وصديق دي ليسبس، في العمل الكبير الذي قدمه عن القناة [2] أنه في عام 1832 أبلغ لينان دي ليسبس بمشروعه عن ربط البحرين. بالإضافة إلى أننا علمنا أن دي ليسبس كانت تربطه علاقة قوية بواغورن Waghorn. وفي مصر تعرف دي ليسبس على الأمير الشاب

([1]) مجلد، I، ص 6، مذكرة رقم 3.

([2]) *Le Canal de Suez*، مجلد 7، باريس، 1902–1904.

سعيد، نجل محمد علي وملك مصر المقبل. كان دي ليسبس يمرن الشاب سعيد ضخم البنيان، على الألعاب الرياضية.

كانت هذه العلاقة هي السبب وراء الترحاب والحفاوة التي استقبل بها سعيد صديق طفولته.

ترك دي ليسبس العمل في السلك الدبلوماسي عام 1849، وعندما، أرسل إلى روما في مهمة عاجلة، وجهت إليه حكومته اللوم لأنه، أراد أن يعترف بالجمهورية الرومانية، ضد رغبة الجنرال أودينو Oudinot.

دعونا الآن نترك فترة نشاطه من أجل قناة السويس، والتي سنتعرض لها فيما بعد في الصفحات التالية، ولنستكمل معًا سيرته الذاتية بعرض بعض اللمحات عن الفترة الأخيرة من حياته.

بعد نجاح المشروع عام 1869، حظي دي ليسبس بالتكريم من جميع دول العالم بما فيها إنجلترا؛ فقد أصبح أشهر رجل عرفته أوروبا في تلك الآونة. وفي عام 1885 م شغل منصبًا في الأكاديمية الفرنسية؛ واشتهر بلقب الفرنسي الأعظم.

وقد أثار هذا المجد الذي حققه دي ليسبس عند افتتاح القناة وعبارات المديح التي كانت تثني عليه، الغرور الطبيعي بداخله، والتفاؤل العنيد، والثقة العمياء في قدراته. فكان على يقين تام بأنه قد نجح في مشروع قناة السويس لا يوجد تصميم مهما كان جريئًا، يمكن أن يفشل في تنفيذه؛ ولذا على الرغم من تقدمه في العمر، ورط نفسه في مشروعات أكثر جرأة، وفي بعض الأحيان وهمية وغير مجدية في تلك الفترة.

وبالفعل في عام 1873 راودته فكرة إنشاء طريق سكة حديد ضخم عبر قارة آسيا، بدءًا من أوروبا مرورًا بموسكو ووصولاً إلى الهند ويمتد حتى بكين. ثم فكر في تنفيذ الخطة الوهمية التي وضعها الضابط الفرنسي

بودير لتحويل الصحراء إلى بحر. كما شارك في مشروع ملـك البلجيـك، ليوبولد الثاني، لفتح الكونغو أمام الاستعمار الأوروبي[1]. لم يجن دي ليسبس من وراء تلك المحاولات سوى الفشل والمرارة، لكن جراءته وروح المغامرة التي كان يتمتع بها لم يتزعزعا حتى وإن أدى إلى كارثة، والشيء الوحيـد الذي طمس مجده وكدر عليه صفو الأيام الأخيرة من حياته، كـان فضـيحة بنما.

يمكننا القول بأن، فكرة شق برزخ بنما قد بـدأت بالتحديـد، عقـب اكتشاف أمريكا. ولكن في القرن التاسع عشر أخذت الفكرة شكلاً أكثر جدية بفضل فون هامبولت A.Von Humboldt ، وتحمس دي ليسـبس لتنفيـذ المشروع، بالرغم من نصائح الأصدقاء والأقارب له ألا يفعل ذلك. ولكن في عام 1879 أسس شركة لهذا الغرض، ولكنها سرعان ما تفككت علـى إثـر أزمة مالية ضخمة تعرضت لها، وربما هي الأكبر من نوعها فـي العصـر الحديث، وتسببت في رفع دعوى قضائية مدوية. وقد وجهت إلى دي ليسبس تهمة سوء استخدام الثقة الموكلة إليه، والتبذير، والفساد، والعنـاد المتشـدد والإصرار على الأخطاء نفسها، والجهل الفني، وحكم عليه هو ونجله شارل

---

(1) حول عبث دي ليسبس الهزلي انظرHANS HUNNEL، المذكور سابقاً، وبالأخص الكتاب الثالث، صفحات من 257 إلى 315.

بالسجن 5 أعوام[1]. ولكن هذا الحكم لم ينفذ وسقط بالتقادم. ومات دي ليسبس في عزلة شديدة عام 1894[2].

كان دي ليسبس يتمتع ببنية جسدية قوية طبيعيًا ولكنه زادها قوة بالتربية البدنية وخصوصًا عن طريق رياضة الفروسية. كان يستخدم عبارات سهلة، وأساليب متميزة وشيقة للغاية، جعلته رجلاً جذابًا في المحافل العامة. اكتسب ثقافة واسعة عن طريق الدراسة المنظمة، ومن خلال رحلاته وبعثاته في الخارج. كان يتمتع بفطرة طبيعية، ونشاط مذهل، وقوة معنوية وبدنية عالية، وإيمان راسخ بالأهداف التي يسعى إليها.

كان هذا النشاط المذهل يتعارض مع أمر آخر خطير، وهو مزيج من تلك العناصر مجتمعة معًا: التفاؤل الأعمى، الجرأة الطائشة، العناد المتشدد، عدم الاعتراف بالعيوب؛ وجميعها أمور أكثر خطورة من عدم الكفاءة الفنية[3]. هذه الصفات الإيجابية والسلبية في شخصية دي ليسبس والتي كانت

([1]) للاطلاع على عرض موجز لفضيحة بنما، انظر عمل COURAN، المذكور سابقًا، صفحات من 125 إلى 272، وHANS HUNNEL، انظر الكتاب الثالث، صفحات من 257 إلى 315.

([2]) معظم الأعمال الخاصة بقناة السويس، تعرض تفاصيل السيرة الذاتية لدى ليسبس. ونذكر من أهم المجلدات المخصصة بالكامل لسرد سيرته ما كتبه B.Courau، وE.Micard، وHans Hummel.

([3]) قام B.Courau، الذي وضع كما سبق وأشرنا السيرة الذاتية لفرديناند دي ليسبس، بعمل تحليل دقيق لشخصيته، وعلى الرغم من أنه كان من أكثر المؤيدين له، إلا أنه توصل في النهاية إلى نفس الحكم الذي توصلنا إليه، انظر أيضًا الصفحات من 250إلى 257. حيث أكد: " إذا أردنا أن نفصل هذه القائمة الإيجابية الغنية لابد أن ندرج فيها البنود نفسها في الخانة السلبية. فما رأيناه في السويس من ثقة ودأب وقوة في مواجهة العراقيل انقلب في السويس إلى تفاؤل زائد وتهور وعناد"، ص 257. كما يعترف بأن فيه "عدم كفاءة

في مشروع قناة السويس هي نفسها التي كانت في مشروع بنما؛ وإذا كانت في المشروع الأول عوامل نجاح له، إلا أنها كانت في الثاني سببًا لدماره؛ ويرجع هذا الاختلاف إلى أنه في مشروع السويس، تمت معالجة سوء تصرف دي ليسبس من الناحية الفنية على يد كل من دي نيجريللي وباليوكابا، ومن الناحية المادية، بفضل الخديو إسماعيل[1].

ونختتم هذه النبذة المختصرة عن السيرة الذاتية لدي ليسبس بالحكم الذي أُطلق عليه في أحد الأعمال الصادرة حديثًا عن القناة، ويعد هذا الكتاب تمجيدًا للعبقري الفرنسي وللأعمال التي قام بها دي ليسبس، وفى الوقت نفسه تقليلاً من قدر الأعمال التي قام بها الإيطاليون وحقوقهم.[2]

"كان دي ليسبس مليئًا بالحيوية التي يشوبها بعض الشيء من الشعور بالعظمة وبالتالي كان يريد أن يستأثر بالأضواء. وربما لم تكن هذه الخصال الذهنيه والأخلاقية تتناسب مع حيويته، بل إن مزاياه كانت هي نفسها عيوبه،

فنية"، وأنه "تنقصه المعرفة الفنية"، راجع أيضا ANDRÉ SIEGFRIED، *Suez, Panama e les routes maritimes mondiales*؛ باريس 1940، هذا المؤلف رغم أنه من المعجبين المتحمسين والمدافعين عن دي ليسبس يعترف في صفحة 203 بقوله: "هذا المناضل المكابر كان يثق في حظه أكثر مما يثق في عقله، وهذه الثقة كانت تتحول في العمل إلى طاقة، ولكنها في الوقت نفسه تتحول إلى تهور ونقص في الجدية".

([1]) أثناء مشروع بنما، أضطر النائب العام أمام النداءات المتواصلة من السويس لتبرئة ساحة دي ليسبس أن يعلن: "هناك إلحاح على استدعاء خبرة السويس، ولكن السويس كانت على العكس إنذارًا مفيدًا... حذرنا من الفشل". راجع COURAU، مرجع سابق، ص 222.

([2]) ANDRÉ KOSTOLANY *السويس*، *Le roman d'une entreprise*، باريس 1939، صفحات من 137 إلى 139.

لأنها لعبت دورًا ضده. هذه الخصال هي: التفاؤل الأعمى، التهور، والمكابرة. وفي الحقيقة لقد ساعدته كثيرًا تلك العيوب، وظل الحظ حليفه لفترة طويلة، ولكنه كان أيضًا السبب في انهياره. أما موضوع عدم كفاءته الفنية فلم تكن محلاً للنقاش.

" كانت بداخله روح الرجل الشرقي، أو بمعنى أدق الإفريقي. فقد كانت والدته إسبانية وكان هو شخصيًّا يتحدث بطلاقة اللغة القشتالية، وقد غلب عليه الدم الإفريقي الذي يسري بعروقه بعد إقامته الطويلة في الأراضي الإفريقية. كان بداخله، مساحة من الطاغية الشرقي، مثله كالعديد من الشيوخ العرب، لم يكن لديه حاجة شخصية ولكنه كان يحب أن يظهر بمظهر الثراء المبهرج. لم يكن يستطيع أن يأتي من الأعمال إلا أعظمها، ولكنه لم يكن بارعًا في الحسابات شأنه في ذلك شأن الشرقيين جميعًا، ولم يكن يهوى المال أو الأرباح بالمعنى الأوروبي للكلمة ولكنه كان يجنيها بكثرة مع الاستخفاف بأموال الآخرين".

والآن نستكمل ما كنا نعرضه من قبل.

عندما علم دي ليسبس بنبأ جلوس سعيد على عرش مصر، ذهب إلى انفانتان، وأخبره بأنه على استعداد للرحيل إلى مصر، للحصول من سعيد على امتياز هذا المشروع الضخم، لصالح شركة الدراسات. كان انفانتان وباقي أعضاء الشركة سعداء بتكليف دي ليسبس بتلك المهمة، ولذا زودوه بكافة الوثائق اللازمة وأمدوه بالمعلومات التي جمعوها عن المشروع، وكان من بين تلك الأوراق، قائمة بأعضاء شركة الدراسات، حتى يتعرف الوالي على كم الشخصيات البارزة والهيئات المؤيدة للمشروع.

بعد أن حصل دي ليسبس على إجازة من انفانتان بمدينة ليون، ومن تالابوت بمرسيليا، رحل متجهًا إلى مصر في شهر أكتوبر.

وعلى الرغم من عدم وجود أي اتفاق أو عقد مبرم بين دي ليسبس وأعضاء شركة الدراسات، حتى بعد ما حدث، كان الجميع يعتقدون أن دي ليسبس لا يعتبر المحاولة التي ذهب من أجلها إلى سعيد أمرًا شخصيًا خاصًا به. وبالفعل كانت مراسلاتهم في البداية تحفها المودة والألفة والآمال المشتركة، وفي الوقت الذي كان دي ليسبس يجري مباحثاته مع والي مصر، كان انفانتان ودي نيجريللي وباقي أعضاء الجمعية يهيئون الرأي العام ويحاولون الحصول على تأييد كبار رجال الدولة.

وعلى النقيض من تلك الأحداث والوقائع التي عرضناها، استهل دى ليسبس " الصفحة الأولى من مجلده المتضمن الوثائق الخاصة بقناة السويس[1] بسرد تفاصيل رحلته في مصر لدى الوالي سعيد، قائلاً:

" لقد رحلت إلى مصر في شهر أكتوبر عام 1854، للقاء والي مصر الجديد، الذي تربطني به علاقة صداقة منذ أكثر من 20 عامًا، وذلك بناء على دعوة شخصية من جلالته.

ولم أكن مكلفًا من أي أحد أيًا من كان بالقيام بأي مهمة في مصر"

فور قراءة هذه العبارة الأخيرة يخطر على ذهننا المثل القائل: "من على رأسه بطحة" وباقي المثل. في الحقيقة لقد سارت الأمور على نحو مختلف تمامًا، كما سبق وأشرنا، وهو ما يؤكده عدد من الوثائق الأصلية، التي سنقوم فيما بعد بعرض أكثرها تأثيرًا. بالإضافة إلى ذلك كان دي ليسبس يناقض نفسه، حيث أقر في خطابه المؤرخ في 16 يناير 1855، بأن لقاءه بكل من أرل دوفور Arles Dufour وانفانتان قد حدث بالفعل؛ ولكن من

---

(1) Percement de l'Isthme de Suez، exposé et documents officials par FERDINAND DE LESSEPS، باريس 1855.

وجهة نظره كان هذا بمحض الصدفة[1]، مع العلم بأنه قد قـام بنشـر هـذا الخطاب بعد إدخال تعديلات عليه، كما سنرى فيما بعد.

لقد سبق وأشرنا، إلى أن دي ليسبس كانت تربطه علاقة مع لينـان، وانفانتان وباقي السان سيمونيين أثناء فترة تواجدهم في مصر، وأنه كان على صلة بباقي أعضاء شركة الدراسات.

ثمة دليل آخر واضح وأكيد يتمثل في المراسلات المتبادلة في الفترة من 1854-1855 بين دي ليسبس وأعضاء شركة الدراسات. لقد خـدع دي ليسبس شركة الدراسات وهو يعلم جيدًا أنه يخون والدليل على ذلك واضـح بطريقة لا تقبل الشك، حيث قام بإخفاء جميع الخطابات التي أرسلها في تلك الفترة إلى أعضاء شركة الدراسات، من مجموعة الوثائق الخاصـة بتـاريخ القناة التي نشرها، والتي كان من الممكن الاستناد إليها. وعلى سبيل المثال لا الحصر خطاب 30 نوفمبر، الذي أرسله إلى أرل دوفور، وهو خطـاب ذو أهمية كبيرة، فقد تجاهله في المجلد الأول من عمله الذي يحمـل عنـوان *Lettres, journal et documents*، حيث كان من المنطقي والطبيعي وفقاً للترتيب التاريخي أن يرد هذا الخطاب في الصفحات الأولى من هذا العمل. لكن دي ليسبس كشف هذا التجاهل، عندما كتب خطابًـا إلـى أرل دوفـور بتاريخ 6 ديسمبر من العام نفسه، وأشار فيه إلى خطاب 30 نوفمبر[2]. وفي 30 نوفمبر 1854، وهو اليوم نفسه الذي حصـل فيـه دي ليسـبس علـى الامتياز، أرسل خطابًا من القاهرة إلى أرل دوفور الذي كان متواجدًا آنـذاك

---

(1) *Lettres, journal et documents*، مجلد I، صفحات 105، 106.

(2) *Lettres, journal et documents*، مجلد I، ص 55.

بباريس قال فيه: " ستستمر رحلتي لمدة 20 يومًا ومن المحتمل أن أعود إلى باريس في غضون النصف الأول من شهر يناير. وسنضع معًا القواعد النهائية التي سيقام علي أساسها عملنا الضخم، وأعتقد أنه من الملائم أن نعمل معًا علي تقديم جميع الإجراءات التي وضعتموها في هذا الشأن... إلخ إلى مسمع من الإمبراطور"[1].

لقد كان دي ليسبس يعتبر مشروع القناة والامتياز الذي حصل عليه عملاً يخدم الصالح العام، ولذا كان يعمل من أجله بالاتفاق مع شركة الدراسات. في الوقت نفسه أسرع دي ليسبس في إرسال جميع الوثائق الخاصة بالامتياز إلى أرل دوفور، وكانت عبارة عن نسخة من التقرير الذي قدمه للوالي، وفرمان الامتياز، ومشروع قائمة الأعضاء المؤسسين، وكذلك تعليماته وأوامره الصادرة إلى المهندسين المصريين. وبدوره قام أرل دوفور بإحاطة باقي الأعضاء علمًا بتلك الوثائق، مسجلاً جميع المعلومات على ورق يحمل اسم شركة الدراسات. وهكذا عرفت أوروبا النص الأول لفرمان الامتياز عن طريق أعضاء شركة الدراسات وعلى ورقة تحمل اسمها[2].

---

(1) *Oeuvres de Saint-Simon et d'Enfantin*، مجلد XII، صفحات 228، 229؛ أعيد نشر جزء من هذا الخطاب في كتيب بعنوان *Le percement de L'Isthme de Suez. Enfantin-de Lesseps*، ص 32؛ وفى عمل شارل رو، *L'Isthme et le Canal de*، مجلدI، ص 232.

(2) الأدلة على ذلك كثيرة ضمن ملف خاص بقناة السويس محفوظ في أرشيف دولة فيينا، حيث توجد أصول بعض الخطابات المتبادلة بين دى نيجريللى وباقي أعضاء شركة الدراسات، وفيما يسمى أيضًا بالأرشيف النمساوي بأرشيف دولة فيينا. كما توجد أدلة أخرى على القدر نفسه من الوضوح في رسائل دي نيجريللى وأوراقه.

وهذا يعنى استمرار العلاقة بين شركة الدراسات والشركة العالمية التي أسسها دي ليسبس. فضلاً عما جاء في أحد الخطابات التي أرسلها ارل دوفور إلى خمسة أعضاء من الفريق الإيطالي ـ الألماني ـ النمساوي، بتاريخ 23 يناير 1855، ليتعجل تسليم باقي الآلف فرنك المتفق عليها في سند تأسيس شركة الدراسات، حيث أكد أن الشركة قد حصلت على امتياز المشروع، عن طريق مبعوثها الخاص في مصر، وأنها لن تتوانى في البدء في تنفيذ مشروع القناة. [1]

لقد وصل خطاب دي ليسبس إلى أرل دوفور في 15 ديسمبر، وفى 20 من الشهر نفسه قام الأخير بالكتابة إلى نيجريللي ليبلغه بأنه تسلم من دي ليسبس جميع الوثائق الخاصة بامتياز مشروع القناة، وأرفق بالخطاب نص الامتياز فقط بوصفه الوثيقة الأكثر أهمية. والسؤال هنا: إذا كانت لا توجد أية علاقة تربط بين شركة الدراسات ودي ليسبس، فلماذا أرسل دي ليسبس جميع الوثائق السابقة إلى أرل دوفور، ولماذا تعجل الأخير بإبلاغ الأمر لباقي أعضاء شركة الدراسات؟ الرد الوحيد المقنع على هذا السؤال هو أن دي ليسبس كان يتصرف في بادئ الأمر على أنه مبعوث.

هذا ما جاء في النصف الأول من الخطاب الذي أرسله أرل دوفور إلى دي نيجريللي بالحرف الواحد:

" ليون 20 ديسمبر 1854- صديقي العزيز. بعد أيام قليلة من تسلم خطابكم الودي المؤرخ في 27 نوفمبر، أعلنت الجرائد عن الحدث الضخم المتمثل في منح امتياز السويس إلى صديقنا وشريكنا فرديناند دي ليسبس المعروف بسمعته الحميدة.

([1]) يمكن الاطلاع على هذا الخطاب في *Urkunden*، ص 164.

"وفي 15 الجاري تسلمت من هذا الصديق نسخة من جميع الوثـائق الخاصة بهذا العمل الضخم. وأنا لم أرسل إليكم سوى نسخة من عقد الامتياز باعتباره الأكثر أهمية.

" وبالاتفاق مع انفانتان، قررنا أنه قبل القيام بأيـه خطـوة، والإدلاء بأحاديث للجرائد، علينا أن ننتظر عودة دي ليسبس الذي سيصل خلال شهر يناير.

" لذا فكرنا في الوسائل الأكثر ملائمة لتشكيل الشركة العالمية. وفـي هـذه الأثناء كتبنا إلي السيد دي ليسبس حتى يقيم علاقة مع السيد بـروك، الـذي يتمتع بوضع جيد حتى يقدم لنا المسـاعدة فـي الحصـول علـي تصـديق السلطان"[1].

وهناك خطاب آخر يستحق الذكر وهو خطاب مرسل من أرل دوفور إلى دي نيجريللي بتاريخ 20 يونيو 1855:

"وفي إطار ذلك الهدف ووفقًا للمبادئ التي أسسـنا عليهـا شـركة الدراسات وبعد 6 سنوات من السبات بسبب الأحداث السياسية، أحيينا الطلب ملتمسين من زميلنا المبجل السيد بارون دي بروك (عن طريـق خطابـات بتاريخ 28 نوفمبر 1853 و17 فبرايـر 1854) أن يسـتفيد مـن إقامتـه بالقسطنطينية حتى يؤيد هذه المسألة الرفيعة لتحقيق السلام مع السياسة. منذ حوالي عام تقريبًا تم استدعاء السيد دي ليسبس إلى مصر من قبل سعيد باشا، وقد أعرب لنا عن رغبته في الحصول علي امتياز القناة من والي مصـر؛ حيث كان السيد دي ليسبس مرتبطًا بنا لفترة طويلة بعلاقات قوية، ويـدرك جيدًا حجم مجهوداتنا الكبيرة التي بذلناها من أجل هذا العمل الضـخم، وقـد

(1) *Urkunden*، ص 154.

استشارني حول النتائج المحتملة لتلك الرحلة؛ وقد شجعته على السعي لتحقيق ذلك المشروع المغري، ولذا قمنا بتزويده بجميع الوثائق التي لدينا عن المشروع، وقد جاء ليأخذ تصريحًا منا بمدينه ليون ومن السيد تالابوت بمرسيليا، وفي الحقيقة لم يكن هناك اتفاق موقع بيننا، فقد توافرت أسباب عديدة تجعلني، أنا على نحو خاص، أتصور أن دي ليسبس لا يعتبر هذه المحاولة أمرًا شخصيًّا له ولكنه أمر مشترك بيننا وبينه.

" وبالفعل، بدأت مراسلاتنا على أساس العلاقات الحميمة والآمال المشتركة"[1].

وبعيدًا عن تلك المراسلات المتبادلة بينهم، كان أعضاء شركة الدراسات ودي ليسبس يسعون معًا لتنفيذ عمل مشترك ويتعاونون باذلين قصارى جهدهم في سبيل إنجاح المشروع. فبينما كان دي ليسبس يعمل في مصر، كان أعضاء الشركة يعملون هم أيضًا بمنتهى النشاط في جميع أنحاء أوروبا.

ففي 4 يناير 1855 استقبل نابليون الثالث انفانتان، وكان وفقًا لعبارات انفانتان نفسه"أكثر تحمسًا للمشروع وأكثر تعطشًا لتنفيذه".

كان الإمبراطور يولي اهتمامًا كبيرًا لهذا الأمر مما دفعه لأن يصدر تعليماته بشأن الوضع الذي ستكون عليه شركة الدراسات عقب عودة دي ليسبس، ونصح بأن تتحول في تلك الأثناء إلى شركة عالمية منفذة: لأنها إذا ضمت بعض رجال الأعمال فهذا سيقوي موقف رجال الدولة في مباحثاتهم

([1]) *Oeuvres de Saint-Simon et d'Enfantin*، مجلد XII، صفحات من 239 إلى 240. لقد أعاد شارل رو نشر هذا الخطاب في كتابه، *Canal de Suez* *L'Isthme et le*، مجلدI، صفحات من 236 إلى 239.

الدبلوماسية. وبالفعل قام انفانتان، أثناء انتظار دي ليسبس المقرر عودته من مصر في الأيام الأولى من شهر فبراير، بإرساء قواعد لإنشاء شركة عالمية لقناة السويس، وقام بإرسال الخطوط العريضة إلى أهم الأعضاء في شـــركة الدراسات. كما شكل "مجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس على نحــو يضمن لتلك الشركة طابعًا عالميًا، وبالطبع كان أعضاء جمعية شركة ضمن أعضاء مجلس الإدارة. واعترافًا بأفضال دي ليسبس على شركة الدراســـات وحصوله على الامتياز، تم تخصيص أعلى منصب له في الشركة العالميـــة الجاري تأسيسها، وهو منصب المدير العام.

في تلك الأثناء كانت شركة الدراسات تدعم الالتماس المقدم من دي ليسبس شخصيًّا إلى الباب العالي للحصول على التصديق على سند الامتيـــاز وذلك عن طريـــق البـــارون دي بـــروك، الرســـول البـــابوي النمســـاوي بالقسطنطينية[1].

كانت شركة الدراسات على يقين تام بأن الامتياز قد تم منحه بالفعل وهذا ما دفع أرل دوفور أن يرسل خطابًا بتاريخ 23 يناير 1855 إلى كل من البلدية وشركة لويد Lloyd، والغرفة التجارية بتريستا والغرفة التجارية بفينيسيا، والشركة الصناعية بفيينا، يطلب منهم سداد باقي الألف فرنك، باعتبار أن الشركة بعد الحصول على الامتياز، من المقرر أن تبدأ العمل في أقرب وقت[2]. وصل الرد سريعًا من Lloyd وبورصة تريستا، حيث قام كل

([1]) انظر خطابي انفانتان إلى دي نيجريللي في *Urkunden*، صفحات من 158 إلى 163. *Oeuvres de Saint-Simon et d'Enfantin*، مجلد XII، الصفحات من 241 إلى 243.

([2]) انظر الخطاب في *Urkunden*، ص 164.

منهما بإرسال ألف فرنك " للحفاظ- وفقًا لما أكدوا- على جميع الحقوق المكتسبة بموجب معاهدة 1846 ولتحقيق الهدف الجليل الذي تصبو إليه شركة الدراسات"[1]، في حين أبدت بلدية تريستا توجسًا من موقف دي ليسبس، وأكدت أنه: "قام خلال عام 1847 بسداد ثلاثة أخماس المبلغ المالي المتفق عليه لزيادة نفقات تلك الشركة"، وأنه" بعد التفكير في التوصية المقدمة من الفارس دي نيجريللي، لا يوجد مانع في سداد قسط الآلف فرنك المطلوب، شريطة أن يقوم السيد دي ليسبس، صاحب الامتياز الجديد، بإصدار بيان، بصورة قانونية واضحة، يؤكد فيه أن الامتياز الذي حصل عليه سيكون لصالح جميع من أسهموا بأموالهم. وبإصدار السيد دي ليسبس لهذا البيان من المفترض ألا يواجه أية عقبات بعدها، حيث سيقوم بمشاورات للحصول على تطمينات متعلقة بهذا الامر"[2]. وفضلاً عن هذا يوجد أيضًا العديد من الأدلة القاطعة المستقاة من المراسلات المتبادلة بين الغرفة التجارية بفينيسا ودي نيجريللي، والتي سنعرضها فيما بعد[3].

كما نرى أيضًا العديد والعديد من الوثائق الأكيدة التي تثبت أن دي ليسبس كان مجرد مبعوث من قبل شركة الدراسات لدى والي مصر دون أن يقدم أية مساهمة، سواء في العمل الفني الذي قامت به شركة الدراسات، أو في الإعداد الفني لمشروع القناة بأية صورة كانت. وسوف نقوم فيما بعد

([1]) رد رئاسة حكومة تريستا على دي نيجريللي بتاريخ 15 أبريل 1855 في *Lettere del DE NEGRELLI*، رقم 1125.

([2]) DE NEGRELLI، *Lettere*، رقم 2710، 15 ابريل 1855.

([3]) الفصل الخامس عشر.

بعرض بعض الوثائق والبراهين الأخرى حوله. ولكننا لا نود أن ننهي هذا الفصل دون أن نقدم وثيقة مهمة، لم تنشر ويجهلها الجميع، وهي تعتبر تأكيدًا لما سبق وعرضناه ولما سنقوم بعرضه.

تم العثور على هذه الوثيقة في الأرشيف المكسيكي بفيينا، وهو يخص كما أشرنا في المقدمة، الأرشيف الخاص بالأرشيدوق ماسيميلانو فرديناندو، إمبراطور المكسيك القادم.[1]

كان فرديناندو ماسيميلانو شأنه شأن أمير ميترنخ، والبارون دى بروك وغيرهم من الشخصيات النمساوية البارزة، يؤيدون بشدة مشروع شق قناة السويس، لأنهم يتوقعون أن يعود بفوائد ضخمة على تجارة دولتهم. والوثيقة محل النقاش هي مذكرة أرسلها دي نيجريللي من فيرونا بتاريخ فبراير 1855 إلى الأرشيدوق.

في هذه المذكرة سرد دي نيجريللي سريعًا، ولكن بمنتهى الوضوح والدقة، تاريخ شركة الدراسات منذ إنشائها حتى تاريخ الخطاب. وحول التقارير المتبادلة بين دي ليسبس وشركة الدراسات قال دي نيجريللي: " في ربيع 1848 كان من المقرر أن يرحل عدد من كبار الفنيين التابعين لشركة الدراسات إلى مصر لتوقيع الاتفاق ودراسة المشروعات التنفيذية على أرض الواقع. ولكن قبيل رحيلهم بأيام قليلة شبت ثورة فبراير بباريس، التي كان من توابعها أحداث 1848، مما جعل شركة الدراسات تعلق نشاطها مؤقتًا. ولكن فور أن استقرت الأوضاع واستتب الأمن، أرسلت إلى مصر فرديناند دي ليسبس، وهو مبعوث يعرفه والي مصر شخصيًّا، وهذا هو السبب وراء استقبال الخديوي له بمنتهى الحفاوة والود. وقد نجح هذا

([1]) فيينا، H H S، الأرشيف المكسيكي.

المبعوث في الحصول على امتياز حفر القناة، وهو حاليًا متواجد لدى الباب العالي ليتعجل التصديق على الامتياز، عن طريق تأييد خاص من سمو البارون دي بروك، الرسول الملكي البابوي بالقسطنطينية".

هذه العبارات التي أطلقها دي نيجريللي تتوافق تمامًا مع ما ذكرناه عن أرل دوفور ومع ما كتبه دوفور فيرونس بتاريخ 27 فبراير 1855، في الخطاب الذي أرسله إلى بلدية بتريستا، مرفقًا مع نسخة من سند الامتياز الذي حصل عليه دي ليسبس. فبعد أن أشار دوفور إلى أن حركات 1848 و1849 قد منعت الشركة من مواصلة عملها، وأكد أن الشركة لم تصرف النظر مطلقًا عن هذا المشروع الضخم، واصل حديثه قائلاً: "في اللحظة التي تسلم فيها سعيد مقاليد الحكم اعتقد أعضاء شركة الدراسات أن هذه هي اللحظة المناسبة لمواصلة المشروع. فقد كانوا على علم بالصداقة الحميمة التي تربط الباشا الجديد بدي ليسبس، الذي يعرفونه جيدًا. لذا قرروا على الفور إرسال دي ليسبس إلى القاهرة من أجل هذا المشروع الضخم، الذي يولونه اهتمامًا ملحوظًا منذ أكثر من 20 عامًا. وأسفرت هذه الرحلة عن الامتياز المرفق الخاص بإنشاء القناة الذي حصل عليه دي ليسبس لصالح شركتنا".

وفي مذكرة موجهة إلى أمير ميترنخ أكد دوفور فيرونس أن البارون دي بروك يؤيد بكل ما أوتي من قوة خطوات دي ليسبس لدى الباب العالي للحصول على موافقة السلطان من أجل شركة الدراسات.

وأضاف: "جار العمل حاليًا لتحويل شركة الدراسات إلى شركة عالمية منفذة، ومن المقرر أن يتم تشكيل مجلس الإدارة في القريب العاجل وفقًا للتصور المرفق". وبالفعل كان مرفقًا بهذه الوثيقة التصور المشار إليه، الخاص بتشكيل مجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس.

في أحد التقارير المؤرخة في 2 ديسمبر 1855 تحدث القنصل النمساوي العام السيد هوبير Huber عن فترة تواجد دي ليسبس في مصر وموقفه من تنفيذ مشروع قناة السويس، حيث صرح بأن دي ليسبس اعتمد في تنفيذ المشروعات الفنية وتشكيل الشركة المنفذة على جميع العناصر والأعمال التمهيدية التي قامت بها شركة الدراسات.

لقد أبلغ القنصل هوبير تلك المعلومة إلى حكومته وفقًا لما وصله في اليوم نفسه من دي ليسبس. فقد كتب الأخير: "لقد شارك المندوب النمساوي بالقسطنطينيه لمدة 10 سنوات في أعمال الدراسات الخاصة بقناة الربط بين البحرين، وأظهر تفهمه لأهمية مثل هذا المشروع بالنسبة لدولته... وعند عودتي إلى أوروبا في شهر يناير، سأهتم بتأسيس الشركة والتي تعد العناصر الأساسية لها موجودة بالفعل"[1] . لقد كانت "الدراسات" و"العناصر الأساسية موجودة" من إنجازات شركة الدراسات. وكالمعتاد اختفى هذا الخطاب بالكامل من مجموعة الوثائق التي عرضها دي ليسبس لتقدم للأجيال القادمة مادة علمية غزيرة عن التاريخ الحقيقي لقناة السويس.

---

(1) Urkunden، ص 153.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

الفصل الحادي عشر

فرمان الامتياز الأول

رسا دى ليسبس في ميناء الإسكندرية في 7 نوفمبر 1854، حيث استقبله والي مصر محمد سعيد بمنتهى الترحاب، ودعاه لجولة عسكرية تبدأ من مدينة الإسكندرية وصولاً إلى القاهرة عبر الصحراء الغربية. وخلال هذه الجولة، في معسكر ماريا، وبالتحديد يوم 15 نوفمبر انتهز دي ليسبس الفرصة ليفاتح صديقه المبجل في موضوع قناة السويس، وسلمه المذكرة الخاصة بهذا الشأن. (1)

كان محمد سعيد هو الابن الرابع لمحمد علي، وعم عباس، الذي سبقه في الحكم وهو في سن الثانية والثلاثين من عمره. في فترة شبابه تلقى سعيد تعليمًا عاليًا على يد بعض الأساتذة الأوروبيين؛ ومن بينهم المستشرق الفرنسي كوينج بك Koenig bey، الذي أصبح فيما بعد سكرتيرًا خاصًا له. كان سعيد يمتلك ثقافة واسعة، ويتقن اللغات العربية، والفارسية، والفرنسية، والإنجليزية؛ ولأن والده أرسله لدراسة البحرية، درس أيضًا علوم الملاحة

---

(1) تلك الوثيقة التي أعيد نشرها بمعرفة دي ليسبس في المجلد الأول من عمله الذي يحمل عنوان: *Percement de l'Isthme de Suez*، صفحات من 43-52؛ وفى *Lettres, journal et documents*، I، صفحات من 20-25 وفى *Souvenirs de quarante ans*، II، صفحات من 30 -34، لا توجد ضمن الوثائق الرسمية الخاصة بقناة السويس المحفوظة في الأرشيف الملكي بقصر عابدين في القاهرة. قدم دي ليسبس وصفًا تفصيليًا دقيقًا عن الجولة التي قام بها برفقة الوالي، والطريقة التي حصل بها على الامتياز، في خطاباته إلى والدة زوجته، مدام ديلمال Delmalle؛ انظر *Lettres, journal et documents* ، I، صفحات من 5 -44؛ انظر أيضًا *Souvenirs de quarante ans* ، صفحات من 9- 66.

والرياضيات. وقد مكن هذا الإعداد الفني والى مصر المقبل من استيعاب حجم مشكلة السويس ومحاولته إيجاد حل لها.

كان سعيد صادقًا وكريمًا، ومحبًا للحضارة الأوروبية، لذا قرر فور جلوسه على العرش أن يستكمل أعمال الإصلاح التي بدأت في عصر والده محمد علي وتوقفت في عصر عباس. وعلى الرغم من تلك السجايا التي كان يتمتع بها سعيد، كان ضعيف الشخصية، وعُرف بالأمير الليبرالي" المتحرر". وقد رسم المبعوث النمساوي صورة دقيقة لشخصية سعيد بما فيها من مميزات وعيوب، في التقرير الذي أرسله إلى حكومته عقب جلوس سعيد على العرش: "من المؤكد أن سعيد باشا كان يمتلك قلبًا رقيقًا طيبًا، ويمتاز بالذكاء. ذا نزعة أوروبية، يتقن اللغتين الفرنسية والإنجليزية، وهو ما سهل الحديث معه. ولكن يبدو أنه إنسان غير منظم ومذبذب في قراراته. حاشيته ليست من اختياره؛ ومحاط بالعديد من المتملقين والأفاقين، الذين يسعون للاستفادة من طيبته لمصلحتهم"[1]

وفي المذكرة المقدمة للوالي بمعسكر ماريا بتاريخ 15 نوفمبر أشار دي ليسبس سريعًا إلى المحاولات السابقة في هذا الشأن، ثم تحدث عن شركة الدراسات باعتبارها مرحلة تم اجتيازها وتنتمي إلى الماضي، كما قام بعرض المزايا التجارية، والمالية، والسياسية الضخمة التي قد يعود بها هذا المشروع الضخم على جميع الدول بوجه عام، وعلى مصر بوجه خاص، وأكد له أن القناة لن تؤثر سلبًا على استقلال مصر، بل قد تضمنه، وسيظل اسم الأمير الذي أيد المشروع ممجدًا على مر العصور والأجيال. وهنا تظهر شكوك

---

(1) فيينا، H H S، قنصليات، مصر، ملف XXXVIII-99، رقم 1278، الإسكندرية، 31 يوليو 1854 .

مشروعة في أن الأمور التي تم عرضها في تلك المذكرة لم تكن هي ما حدثت بالفعل. فقد كان من الواجب على دي ليسبس أن يقدم نفسه للخديو سعيد، بصفته الفعلية، على أنه مبعوث من قبل شركة تضم أبرز التقنيين والفنيين؛ لأنه إذا فعل غير ذلك، لما أخذ الوالي المشروع على محمل الجد، لأنه كان على دراية تقنية ويعلم تمام العلم أن دي ليسبس دبلوماسي بارع في نزهة، ويفتقد لأي تأهيل علمي. لم يكن دي ليسبس يتمتع بالثقة الكافية حتى يتحدث مع الوالي حول مسألة حفر القناة؛ لذا كان عليه أن يعتمد دائمًا على الآخرين، ونقصد هنا أعضاء شركة الدراسات التي قامت بدراسة المسألة بجدية منذ عصر والد سعيد. رأى دي ليسبس أنه من غير المجدى بالنسبة له ذكر هذه الأحداث والظروف في المذكرة الموجهة إلى الوالي والشعب؛ أو ربما أنه قد كتبها في المذكرة التي قدمها إلى الوالي، وقام بحذفها من نص المذكرة التي نُشرت في الصحافة، مثلما فعل مع جميع الوثائق الأخرى التي تؤكد وجود علاقة وثيقة تربطه بشركة الدراسات. الافتراض الثاني مقبول، نظرًا لعدم وجود المذكرة المؤرخة في 15 نوفمبر ضمن الوثائق الخاصة بقناة السويس، المحفوظة في أرشيف قصر عابدين الملكي بالقاهرة: وهكذا لم ينكشف الاختلاف بين النص الرسمي المرسل إلى الوالي وبين النص الذي نشر على صفحات الجرائد، حيث قامت يد خفية بإخفاء النص الأصلي، بالطريقة نفسها التي تم التعامل بها مع قائمة الأعضاء المؤسسين، كما سنعرض فيما بعد. حذف، إلغاء، تحريف، تجاهل، إخفاء للوثائق ، جميعها أفعال تشكل المنهج الذي كان يتبعه دي ليسبس في تنفيذ مخططاته؛ والدليل على ذلك ما سنراه من خلال العديد من الأحداث التي سنعرضها فيما بعد.

كان دي ليسبس مكلفاً من قبل شركة الدراسات للحصول على الامتياز من سعيد، هذا ما يؤكده خطاب دي ليسبس إلى القنصل النمساوي هوبر Huber والتقرير الذي أرسله الأخير إلى حكومته[1]، وثمة أمران آخران: أولهما أن دي ليسبس فور أن حصل على الامتياز وضع قائمة بأسماء الأعضاء المؤسسين وأرسلها إلى الشركة، والآخر أن الوالي أقر في سند الامتياز بحقوق الأعضاء المؤسسيين. وكان من الطبيعي أن تضم قائمة الأعضاء المؤسسين التي تحررت عقب الامتياز مباشرة أسماء أعضاء شركة الدراسات، ولولا ذلك لما أخطرهم دي ليسبس بالأمر. ونص البند رقم (11) من الفرمان الأول، الذي يؤكده ما جاء في البند رقم (19) من الفرمان الثاني، على أن تتضمن قائمة الأعضاء المؤسسين أسماء جميع من أسهموا في تأسيس الشركة، التي كان دي ليسبس مندوبًا عنها، بأعمالهم ودراساتهم وأموالهم في سبيل نجاح هذا المشروع[2].

من المؤكد أن كل هذه الأمور كانت ستفقد معناها إذا لم يقم دي ليسبس بمدح وتمجيد الأبحاث والأعمال التي قامت بها شركة الدراسات. ثمة أمر لا يمكن تفسيره وهو ما أكده دي ليسبس للوالي، في تقريره المؤرخ في

([1]) انظر نهاية الفصل السابق.

([2]) هذا هو نص البندين: " سوف تحدد اللوائح المذكورة أسماء المؤسسين الذين نشترط موافقتنا على القائمة. تتضمن هذه القائمة أسماء الذين أسهموا بأعمالهم ودراساتهم وبرؤوس الأموال قبل التنفيذ الفعلي لمشروع قناة السويس الضخم."
"قائمة الأعضاء المؤسسين الذين شاركوا بأعمالهم ودراساتهم وأموالهم من أجل تنفيذ المشروع قبل تأسيس الشركة"

30 إبريل، الذي سنشير إليه فيما بعد، من أن قائمة الأعضاء المؤسسين التي تضم 55 اسمًا قد تم وضعها وفقًا للبند رقم(11) من الفرمان.

في 30 نوفمبر 1854 منح سعيد لدي ليسبس امتياز حفر قناة السويس، ولكنه لم يعطه المرسوم الرسمي. وقد تم تسليم فرمان الامتياز الأول لتنفيذ مشروع قناة السويس، المعروف بتاريخ إصداره في 30 نوفمبر 1854، إلى دي ليسبس في صورته النهائية بعد إصداره بستة أشهر وبالتحديد في3 رمضان عام 1271 هـ، الموافق 19 مايو 1855، كما يشير تاريخ الخطاب الذي أرسله الوالي مرفقًا بالفرمان، وهذا التاريخ واضح وفقًا للتقويم الميلادي والهجري. وعلى الجانب الآخر كان دي ليسبس يعلم ذلك جيدًا. وبالفعل طلب من كونيج بك، سكرتير الوالي، عندما كتب إليه ليحثه على إرسال الترجمة التركية للفرمان الثاني، أن يضيف في خاتمة الفرمان الصيغة المستخدمة نفسها في الفرمان الأول "بعد الاتفاق الوارد بالفعل في نسخه الفرمان المؤرخ في 30 نوفمبر 1854، والذي وصلني في 3 رمضان 1271 هـ"[1] وهو ما يوافق كما لاحظنا، 19 مايو 1855.

لقد ميزت حكومة سعيد رسميًا بين سند الامتياز الذي منح في 30 نوفمبر 1854 وسند 19 مايو 1855، حيث أطلقت على الأول لفظ سند، وأعطت الثاني لقب فرمان. وفي محضر جلسة اجتماع القناصل، الذي عقد، كما سنرى فيما بعد، بتاريخ 4 أكتوبر 1859 من أجل منع دي ليسبس من مواصلة أعماله، قال شريف باشا، رئيس وزراء مصر آنذاك حرفيًا: "بموجب فرمان 3 رمضان 1271هـ (الموافق 19 مايو 1855)، الذي أصدره الوالي عقب سند الامتياز المؤرخ في 30 نوفمبر 1854 لتنظيم

(1) *Lettres, journal et documents*، I، ص341 .

شئون الامتياز الممنوح للقومبانية...إلخ". وعندما قام دي ليسبس بنشر هـذه الوثيقة للمرة الأولى أطلق عليها اسم فرمان[1]، في حين أطلقت عليها القومبانية في مجموعة سندات التأسيس الرسمية اسم سند الامتياز[2]، واحتفظت بصيغة الفرمان لسند الامتياز الثاني فقط[3].

وعلى الرغم من أن سعيد كان لطيفًا جدًا في التعامل مع دي ليسبس وميال إلى إعطائه التصريح للبدء في هذا المشروع الضخم، إلا أنه كان يحتاط ويتصرف بحذر، لأنه كان على دراية بالصعوبات الفنية والسياسية التي تعرقل المشروع. وسنرى فيما بعد أن سعيد لم يمنح الفرمان الثاني المؤرخ في 5 يناير 1856 إلا بعد أن أقرت لجنة دولية مؤلفة من أبرز الفنيين بإمكانية تنفيذ المشروع (في 2 يناير 1856)؛ فلم يكن يرغب في إصدار سند الامتياز الأول دون أن يأخذ الضمانات الفنية والسياسية الكافية كافة.

---

(1) *Percement*، I، ص 53، كلمة فرمان من أصل فارسي، وتعني بالتحديد أمر صادر من الصدر الأعظم أو من الديوان باسم السلطان؛ كما تستخدم أيضًا مع أوامر الوالي، وكصيغة احترام، مع أوامر شخص. ولا يعنى الفرمان مطلقًا قانون عام يجب الاعتراف به أو نشره، ولكنه على العكس يعني امتياز خاص لشخص محدد لمنحه صلاحيات وفقًا للاحتياجات.

(2) مجموعة مرتبة تاريخيًا من سندات تأسيس الشركة العالمية لقناة السويس والمعاهدات الموقعة مع الحكومة المصرية، المجموعة الثانية، القاهرة 1930، ص2 .

(3) *Recueil*، ص6.

وبعد أن أصدر الوالي مرسوم الامتياز في 30 نوفمبر 1854 وخطط للمشروع، قام باتخاذ الإجراءات اللازمة. حيث تم تكليف المهندسين موجل Mougelولينان Linant المشار إليهما سابقًا، واللذان كانا يعملان في خدمة الحكومة المصرية، وشاركا في جميع الدراسات والأعمال المتعلقة بالقناة، بعمل استكشاف جديد في البرزخ من أجل استكمال الأبحاث، في حين كان دي ليسبس مكلفًا بالرحيل إلى القسطنطينية ليتعجل تصديق الباب العالي على الامتياز. واستمر عمل المهندسين خلال شهري ديسمبر 1854 وينساير 1855، وفى 20 مارس 1855 قدما مذكرة مطولة حول الأعمال التي تم إنجازها عرفت باسم "المشروع التمهيدي لحفر برزخ السويس"[1]. بعد أن قدم المهندسان وصفًا دقيقًا لطبيعة الأرض، تطرقا للحديث عن التصميم المباشر، الذي يبدأ من السويس متجهًا في خط مستقيم نحو الشمال، عبر البحيرات المرة، مرورًا بمرتفع سيرابيوم، وبحيرة التمساح، ويقطع الجسر، عبر بحيرة البلاح، والجزء الشرقي من بحيرة المنزلة وينتهي عند خليج تل الفرما. لقد قدر الطول الفعلي للقناة بحوالي 150 كيلومترًا. ومن جهة السويس أقيم سد(هويس) عند القناة بطول 100متر وعرض 21 وعمق 6.5. وبالمثل عند خليج الفرما تنتهي القناة بهويس له المواصفات نفسها.

وبصرف النظر عن القناة البحرية وتحقيقًا لرغبة الوالي سعيد الواضحة، أقر المشروع التمهيدي بإنشاء قناة مياه عذبة من أجل الري والملاحة وتوفير المياه. على أن تتبع هذه القناة من بولاق بالقاهرة، عبر وادي الطميلات وتنتهي عند بحيرة التمساح، حيث تخرج منها تفريعتان

---

(1) *Percement*، I، ص 67-214.

بطول القناة البحرية، إحداهما تتجه نحو الجنوب والأخرى نحـــو الشـــمال، ويصلان في النهاية إلى السويس وخليج تل الفرما.

في فبراير 1855 كان دي ليسبس متواجدًا في القسطنطينية؛ وتأكد له من الوهلة الأولى، أن السلطان ومستشاريه الذين أخطـــرهم والـــي مصـــر بالأمر، ليسوا معارضين لمشروع القناة بوجه عام، إلا أن الموافقة الملكية لن يتم منحها له بسبب معارضة المندوب الإنجليـــزي ســـترادفورد ريـــدكليف Stratford de Redcliffe، الذي كان يتمتع بنفوذ كبير في القســـطنطينية. وبالفعل عاد دي ليسبس إلى مصر دون أن يحصل على تصديق الســـلطان؛ ولكنه حمل خطابًا للوالي من الصدر الأعظم مصطفى رشـــيد. وفـــي هـــذا الخطاب قام الأخير بمدح دي ليسبس وأشار إلى الحفاوة التي اســـتقبله بهـــا السلطان؛ ولكن فيما يتعلق بمشروع القناة وعد الوالي بأن يعلمـــه بقـــرارات مجلس الوزراء، الذي أوكل إليه السلطان مهمة دراسة المسألة.

في الأيام الأولى من شهر إبريـــل وصـــل لســـعيد خطابـــان مـــن القسطنطينية، أحدهما من صهره كامل باشا، رئيس مجلس الوزراء، والآخر: من رشيد: وقد أُنذر من خلال هذين الخطابين بألا يوافق على مشروع القناة، لما يشوبه من مخاطر جسيمة، ولعدم موافقة السلطان عليه.

في 30 ابريل 1855 قدم دي ليسبس إلى سعيد "المشروع التمهيدي" ومرفق به تقرير بعنوان تعليمات الوالي[1]، تم العثور عليه ضمن مجموعـــة

([1]) نشر بمعرفة دي ليسبس بباريس عام 1866: يحتل التقرير صفحات من 11- 16 ويحمل هذا العنوان:" تقرير إلى محمد سعيد باشا وتعليمات الوالي". وفى بعض الإصدارات الأخرى مثل*Percement*، I، ص 225؛ *Lettres, journal et documents*، I ، ص 187؛ *Souvenirs*، II، ص 206، أطلق دي ليسبس على هذه المكاتبة" تقرير إلى محمد سعيد باشا، والي مصر"

سندات التأسيس الخاصة بالشركة العالمية لقناة السويس. وفى هذا التقرير تم سرد جميع السندات الأخرى التي منحها الوالي والتي التزم بها دي ليسبس في سبيل نجاح المشروع. في بادئ الأمر، أشير في جدول مرفق، إلى الأسس الرئيسية المقرر أن تقام عليها القومبانية العالمية: قال دي ليسبس حرفيًا، إن " أساس تلك القواعد هو تحقيق الاستفادة لأكبر عدد ممكن من صغار المساهمين في جميع الدول لصالح الشركة". ثم حدد دي ليسبس الأعمال المكلف بها المهندسين موجيل ولينان، لإعداد مقومات مشروعهما النهائي، على أن يخضع هذا المشروع لدراسة دقيقة على يد لجنة من أبرز الفنيين على مستوى العالم. بحيث يكون مخولاً لهذه اللجنة الدولية اختيار أنسب الطرق التي يقرها العلم باعتبارها الأصلح لربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، دون أن يكون لها الحرية في اختيار التصميم غير المباشر المار بالدلتا. كان الوالي يخشى أن يمس اقتصاد البلاد واستقلالها بسبب طريق دولي يمر بوسط البلد. كما كان من المقرر أن يسبق إنشاء قناة المياه العذبة عبر وادي الطميلات إنشاء القناة البحرية. وفى نهاية التقرير أشار إلى قائمة الأعضاء المؤسسين: "قائمة أولية للأعضاء المؤسسين تستوفي جميع الشروط الوارده بالبند رقم 11 من فرمان جلالتكم، وضمت حوالي 55 اسمًا من مصر وأوروبا. وقد عهد إلي جلالتكم باستكمالها بإضافة الشخصيات ذات التأثير أو أصحاب رؤوس المال الذين أسهموا بالفعل من جميع الدول في تأسيس هذا العمل، بحيث لا يتجاوز العدد 100 اسم" .

واختتم التقرير بتلك العبارات: "وهذه كانت الأعمال المبدئية التي ترون جلالتكم أنها تساعد في إنجاح هذا المشروع الضخم. والتمس منكم إفادتي بما إذا كنت قد فهمت نواياكم جيدًا أم لا".

إن تقرير 30 إبريل 1855، الذي أشار فيه دي ليسبس إلى التوجيهات التي وصلته من سعيد والتزم بتنفيذها، اعتبره الأخير الوثيقة الأساسية للمشروع. وأمر الوالي بترجمة هذا التقرير إلى اللغة التركية، التي كانت اللغة الرسمية للحكومة المصرية آنذاك، ووضعه في مقدمة الوثائق الرسمية الخاصة بقناة السويس. توجد في أرشيف قصر عابدين الملكي بالقاهرة الترجمة التركية للتقرير، ضمن باقي الأوراق المتعلقة بالقناة، حيث احتلت المركز الأول؛ ويليها النص التركي لمرسوم الامتياز الأول، الذي صدر بعد أن قام سعيد بدراسة " المشروع التمهيدي" المقدم من المهندسين التابعين له، وتسلم التقرير النهائي من دي ليسبس. هاتان الوثيقتان مصنفتان في الأرشيف وفقًا لترتيبهم الزمني والمنطقي. وهذا دليل آخر على أن سند الامتياز الأول يحمل تاريخ 19 مايو 1855 وليس 30 نوفمبر 1854[1].

وفى الوقت نفسه سلم الوالي إلى دي ليسبس سند الامتياز ورده على التقرير المؤرخ في 30 إبريل. هناك صيغتان من رد سعيد، إحداها غير منشورة، ولا يعرفها أحد، لأسباب سنتعرف عليها الآن. هذا هو نص النسخة التي لم تنشر بعد ترجمتها من اللغة التركية:" لقد اطلعنا على التقرير الذي قدمته إلينا أيها الصديق العزيز بتاريخ 30 إبريل، ووجدناه متوافقًا مع آرائنا ووجهات نظرنا فيما يتعلق بمشروع برزخ السويس؛ ولأن موافقة السلطان لافتتاح تلك القناة، قد استعجلناها (وقد تقدمنا بالتماس إلى جلالته للحصول

([1]) توجد في أرشيف قصر عابدين، مجموعة من سندات التأسيس الخاصة بقناة السويس: محفوظة مع بعض الوثائق لأخرى ذات الأهمية العظمى داخل خزانة في محفظة تحمل رمز IV.

عليها)، فلا يمكن الاستمرار في العمل بدون موافقة الباب العالي. وفى حالة عدم موافقته على افتتاح القناة، ستكون جميع التصـــريحات الخاصـــة بتلـــك المسألة في حكم الملغاة.

" قد أعلن هذا البيان للعلم".

في هذا الخطاب جعل الوالي تصديق السلطان شرطًا أساسيًا لا يمكن تجاهله، وقام بصياغته بصورة قوية، ولكن هذا الشخص الوديع الضعيف لم يستطع مقاومة الضغوط التي كانت تمارس عليه لاسيما من قبـــل ســـكرتيره الخاص كوينج بك، معلمه القديم وصديق دي ليسبس الحميم. والدليل علـــى ذلك أنه جاء في الترتيب بعد نص هذا الخطاب الذي قدمناه، المذكرة التاليـــة باللغة التركية: "تم التصديق على هذا البيان وسلم إلى السيد دي ليسبس. ثم بعد ذلك عرضه كوينج على الوالي، حيث قام بإلغائه. كما ألغى الختم. ولـــذا يجب أن يحفظ على الصورة التي هو عليها".

وبعد ذلك سلم إلى دي ليسبس خطابًا آخر جاء فيه: "لقد اطلعت على التقرير الذي قدمته إلينا في 30 إبريل، وها أنا أعلن مـــوافقتي علـــى تلـــك الوثيقة، مقدرًا لكم المجهود الذي بذلتموه في هذا الشـــأن، والاهتمـــام الـــذي أبديتموه نحو المشروع، وأشعر بالرضا التام عن ذلك." [1]

ولكي يجري تعديلاً في نص الرد المرسل من الوالي على تقرير 30 إبريل، لفت كونيج بك انتباه الوالي إلى أنه ثمة إشارة في خاتمة سند الامتياز تؤكد على ضرورة الحصول على موافقـــة الســـلطان للبـــدء فـــي العمـــل.

([1]) هذه النسخة من رد الوالي على التقرير المؤرخ في 3 إبريل تأتي، في مجموعة الوثائق التي جمعها دي ليسبس، عقب التقرير نفسه بدون أي إشارة إلى النسخة الأولى.

وهـذا حقيقـي لأن الـوالي بالفعـل أعلـن فـي سـند الامتيـاز قـائلاً: "يجب أن يتم التصديق على الامتياز الممنوح إلى الشـركة العالميـة لقنـاة السويس من قبل سمو السلطان، وأرسل لسيادتكم تلك النسخة لتحتفظوا بهـا. أما بالنسبة للأعمال الخاصة بحفر قناة السويس، فلن تبدأ إلا بعـد تصـديق الباب العالي. الإسكندرية 19 مايو 1855".

لكن من الواضح أن هذا التحفظ قد تمت صياغته في سند الامتيـاز، بطريقة أكثر مرونة من الواردة في النسخة الأولى من الرد على تقريـر 30 إبريل، والتي تتوافق أكثر مع نوايا سعيد الحقيقية.

يحتل النص التركي، لسند الامتياز الأول، المكانة الثانية، أي أنه يأتي كما سبق وأشرنا، بعد تقرير 30 إبريل 1855 في تصنيف الوثائق الرسمية، الخاصة بقناة السويس، المحفوظة في قصـر عابـدين الملكـي بالقـاهرة؛ ولكن إذا أخذنا في الاعتبار النسخة الملغاة، من الخطاب المتضمن الرد على تقرير 30 إبريل، والنسخة التي تـم تسـليمها بالفعـل إلـى دي ليسـبس، نجد أن سند الامتياز الأول يحتل المركز الرابع بين تلك الوثائق.

إن المدة الفاصلة بين منح الامتياز والتسليم الفعلي للفرمان الأول تفسر لنا سبب وجود ثلاث نسخ من هذا المرسوم. النص الذي أرسله دى ليسبس على الفور إلى أرل دوفور، حتى يبلغ الأخير أعضاء شركة الدراسات بالأمر، كان يتضمن 9 بنود[1]. في حين أن النص الذي أرسله دي

([1]) انظر، على سبيل المثال، الأرشيف المكسيكي، ملف رقم 94، XVIII، D29: وثيقة مرفقة بمذكرة دي نيجريللي المؤرخة في 26 فبراير 1855.

ليسبس إلى قناصل القوى العظمى في مصر، كان يتضمن 10 بنود [1]. أما النص النهائي، الذي نشر في أغسطس 1855، وكانت تعتد به قومبانية القناة باعتباره الأدق، كان يضم 12 بندا[2] .

وتتلخص أوجه الاختلاف بين النسخ الثلاثة فيما يلي: النسخة الأولى تنقصها الفقرة الثانية من البند السابع، وكل من البند الثامن والتاسع والعاشر بالكامل؛ أما النسخة الثانية فكان ينقصها البندان التاسع العاشر، أما فيما يتعلق بباقي البنود فتتفق الثلاث نسخ تمامًا، والنص الذي نشر في الصحافة وتعترف به قومبانية القناة متوافق تمامًا مع النسخة الأصلية المحررة باللغة التركية، والمحفوظة في أرشيف قصر عابدين، باستثناء بعض الاختلافات التالية. في النص التركي كانت التحفظات التي

([1]) وجد في جميع مكاتبات القناصل في هذه الفترة. انظر، على سبيل المثال، فلورنسا، أرشيف الدولة، الشئون الخارجية، ملف رقم 2553، القاهرة 15 ديسمبر 1854؛ نابولي، أرشيف الدولة، وزارة الشئون الخارجية، ملف 2368، الإسكندرية، 30 ديسمبر 1854؛ واشنطن، القنصلية العامة، الإسكندرية، 6 فبراير 1855.

([2]) انظر النص في: DE LESSEPS، *Percement*، I، ص 53 وما يليها؛ DE TESTA، *Recueil des traités de la Porte Ottomane avec les Puissances étrangères*(باريس، 1864-1901، 10 مجلدات)، المجلد II، ص 93 وما يليها؛ PHILIPPE GELAT BEY، *Répertoire général de la Législation et de l'Administation égyptienne* (1840-1910)، الإسكندرية، 1906-1911(6 مجلدات، جدول مرتب أبجديا)، مجلد، I، ص 442 وما يليها، J. CHARLES -ROUX، I، ص 442 وما يليها؛ فوازان بك، I، ص 15 وما يليها؛ الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، *مجموعة مرتبة تاريخيًا من سندات التأسيس*، ص 2 وما يليها.

يبديها الوالي والاحتياطات التي اتخذها كانت أكثر وضوحًا منها في النص الفرنسي؛ ولكن يجب أن نشير إلى أنه وردت هذه العبارة في النص التركي في مقدمة البنود: " لقد منحنا بهذه الأوامر تصريحًا خاصًا"[1] ؛ بينما جاء في النص الفرنسي: لقد خولنا بموجب هذا المرسوم سلطة حصرية". وسنرى فيما بعد كيف أن دي ليسبس بعد قيامه بتحريف النص التركي عند ترجمته إلى اللغة الفرنسية، سيقوم بتأويل تفسير ما جاء في النص الفرنسي، وسيتحدث بصفته مندوبًا من قبل الوالي[2]. واستنادًا إلى عبارة "السلطة الحصرية" الواردة في الترجمة الفرنسية بدلاً من عبارة" السماح أو الترخيص" على إنشاء شركة، اعتبر دي ليسبس نفسه مندوبًا من قبل الوالي، وأنه يمثله قانونيًا وشكليًا في سند تأسيس الشركة وفى حملته لجمع رؤوس الأموال وباقي المعاملات الأخرى الخاصة بالشركة.

ولو كان الوالي يرغب في منح دي ليسبس تفويضًا شخصيًا، لفعل ذلك بمرسوم خاص، أو بتوكيل رسمي؛ أو على الأقل أشار إليه بوضوح في مقدمتي المرسومين. حقًا لقد وصف سعيد دي ليسبس في البند رقم(20) من وثيقة الامتياز بأنه" صديقنا ومبعوثنا"؛ ولكن كلمة مبعوث هي ترجمة للفظ التركي" وكيل"، الذي يعني أيضًا مندوبًا، أو صاحب امتياز، أو

([1]) التعبير التركي في المرسوم الأول يعني" تصريح خاص"، وفى المرسوم الثاني الصادر عام 1856، يعنى " تصريح مطلق"، مع الاحتفاظ بنفس معنى التصريح الخاص.

([2]) رسميًا ومنطقيًا النص التركي هو الذي يعتد به، حتى وإن تحرر، كما يبدو، وفقًا لنص فرنسي مقدم من دي ليسبس. في نهاية الترجمة الفرنسية، سواء في المرسوم الأول أو الثاني، أعلن أن الترجمة متوافقة مع الأصل المحفوظ في أرشيف حكومة الوالي.

مفوضًا. ويتضح جليًا من روح الخطاب ونص البند ومن السند بالكامل أن كلمة "وكيل" استخدمت بالمعنى الثاني. تلك الصفة الاستثنائية التي وردت في النص الفرنسي من سند الامتياز الثاني لا يعتد بها ولا تؤخذ كحجة.

كانت نية الوالي الصادقة والواضحة، عند موافقته على مشروع ربط البحرين، هي إعطاء التصريح لشركة مجهولة الاسم، لأنه لولا موافقته لما كان لها أي وجود قانوني. لقد تصرف كأنه ملك وليس بصفته شخصًا عاديًا، ومسئوليته لا تختلف عن مسئولية حكام أوروبا عندما يمارسون مثل هذه الاختصاصات تجاه بعض الشركات مجهولة الاسم التي يمنحونها التصريحات. بإيجاز شديد، الصفة الحقيقية التي منحها الوالي إلى دي ليسبس بموجب السند الأول، هي الامتياز وليس التفويض المطلق. وعندما حاول دي ليسبس في نوفمبر 1858 جمع رؤوس أموال للمشروع مؤكدًا أنه يتصرف بناءً على سلطة حصرية مخولة إليه من الوالي، ثار الأخير بشدة، وقدم تكذيبًا رسميًا لما قاله دي ليسبس.

ودون أن نعيد تقديم النص الكامل لسند الامتياز، سنقوم بعرض أهم البنود الرئيسية.

يتولى دي ليسبس مهمة القيام بإنشاء شركة تحمل اسم" الشركة العالمية لقناة السويس البحرية"، مهمتها حفر قناة للملاحة الكبيرة، عبر البرزخ.

مدة الامتياز 99 عامًا تبدأ من يوم افتتاح القناة للملاحة.

تتحمل القومبانية نفقات القيام بالأعمال، وفى المقابل ستمنح لها مجانًا الأراضي المملوكة للدولة بطول ساحل القناة. وستحصل الحكومة المصرية من القومبانية سنويًا على فائدة تقدر بـ 15% من صافى أرباح ميزانية الشركة، دون مساس بالفوائد والأرباح العائدة من الأسهم المملوكة لها،

وبدون تقديم أي ضمانات لتنفيذ الأعمال، أما المبلغ المتبقـي مـن صـافي الأرباح سيوزع على النحو التالي:- 75% لصالح القومبانية، 10% لصالح الأعضاء المؤسسين. رسوم المرور عبر قناة السويس موحدة على جميـع الدول، ولا يمكن منح أية مزايا خاصة بنفع حصري لأي من الدول.

وفى حالة ما إذا رأت القومبانية أنه من الضروري ربط النيل بالقناة البحرية عن طريق خط ملاحي، ستقوم الحكومة المصرية بمنحها أراضـي المنفعـة العامـة "المملوكـة للدولـة" الواقعـة علـى طـول الخـط. سيكون للقومبانية الحق في استغلال تلك الأراضي لمدة 10 أعوام تبدأ مـن يوم افتتاح القناة، على أن تقوم بسداد نصف ثمنها بداية من العـام الحـادي عشر وحتى انتهاء فترة الامتياز.

من حق القومبانية استخراج جميع المواد الخام(المعـادن) اللازمـة لأعمال القناة وللمنشآت الملحقة بها، من المناجم والكهـوف الواقعـة فـي الأراضي المملوكة للدولة، بدون أن تسدد أية رسوم، كما يسمح لها بحريـة دخول جميع الآلات والمواد التي تستوردها من الخارج لتنفيذ المشروع.

بعد انقضاء فترة الامتياز، ستحل الحكومة المصرية محل القومبانية، وستتمتع بجميع الحقوق بدون أية تحفظات، وستئول إليها ملكية القناة التـي تربط بين البحرين وجميع المنشآت التابعة لها. وسيتم تقدير التعويض الـذي يخص القومبانية عن طريق اتفاق ودي أو بقرار تحكيمي مقابل التنازل عن المعدات والمنقولات الأخرى.

يجب الحصول على موافقة الوالي على اللوائح الأساسـية الخاصـة بالقومبانية، كما يجب أن تخضع لموافقته أيضًا قائمة الأعضاء المؤسسـين. وستضم تلك القائمة أسماء جميع من أسهموا قبل تنفيذ مشروع قناة السـويس الضخم، بأعمالهم ودراساتهم ومجهوداتهم وبرأس المال".

الفصل الثاني عشر

خيانة وتزوير دي ليسبس

من يشعر عند قراءة هذا العنوان بأنه حكم قاس جدًّا على دي ليسبس فليحتفظ برأيه حتى نهاية الفصل، وسيرى من خلال الوقائع والأحداث المعروضة بمنتهى الموضوعية وفقًا لأدق الأدلة والشواهد، بأن هذا العنوان له مبرراته وأسبابه المنطقية.

لقد سبق وأشرنا في الفصول السابقة إلى أن دي ليسبس قد قدم إلى مصر بصفته شريكًا ومبعوثًا من قبل شركة الدراسات، التي كانت تجري بينه وبينها في فترة من الفترات مراسلات ودية حميمة، وكان يجمعهم نشاط وحماس كبيران لتحقيق هدف واحد.

ولكن تدريجيًا قلت مراسلات دي ليسبس، حتى انتهى به الأمر إلى أنه لم يعد يجيب على مكاتبات أعضاء الشركة.

في بادئ الأمر اعتقد ممثلو الفريق الإيطالي ـ الألماني ـ النمساوي أن سبب التأخير في موافاتهم بالمعلومات والصمت السائد حول الإجراءات، التي تتخذ في مصر فيما يتعلق بمسألة القناة، يرجع إلى مناورات جميع أعضاء اللجنة الفرنسية. وهو ما كان حقيقيًا في جزء منه فقط. كان دورفور فيرونس هو أول من تصارح مع دي نيجريللي. وفي خطاب بتاريخ 27 يناير 1855 على الرغم من أن دورفور كان متظاهرًا بالرضا التام بالحصول على الامتياز، إلا أنه لم يستطع أن يخفي توقعاته التشاؤمية.

" لقد رحل دي ليسبس متجهًا إلى مصر عقب تكليف من أرل وانفانتان، حيث اعتقدا كلاهما أنه بجلوس سعيد الذي تربطه علاقة صداقة حميمة بدي ليسبس على العرش، سيصير من الممكن الحصول على الامتياز

الجديد من الباشا للسماح بإنشاء القناة. وبالفعل تحقق هدفهما بنجاح، وجاءت الاتفاقية، المرفق نسخة منها إيجابية وفي صالحهم... وأرى أنه شيء مخزٍ لمصر أن ينحصر الاهتمام بالمشروع على الفرنسيين، ولاسيما من ينتمون إلى طبقة المغامرين، ويبدو أن هناك اضطرابًا دائمًا بين الإنجليز والفرنسيين في هذا البلد على الرغم من" الوفاق الحميمي" الذي كان سائدًا بين الحكومات والجيوش (في الحرب ضد روسيا). للأسف لم تأخذ مسألة القناة طابعها الذي كان مخططًا له منذ البداية، فلم تعد مشروعًا عالميًّا تشارك فيه جميع شعوب أوروبا، ولكنه أصبح مشروعًا فرنسيًّا بحتًا. وهذا في حد ذاته أمر مدمر، لأنه يثير غيرة الإنجليز، كما يتضح من العديد من المقالات التي نشرتها جريدة التايمز، وكانت جميعها مناهضة للقناة. ويبدو أن الشعب الإنجليزي كان يشعر بالاضطراب والقلق من أن تضع فرنسا قدميها في مصر عن طريق القناة وتستولى على البلد، كما حدث في حالة الجزائر.

" إنها حقًا كارثة أن يتم منح الامتياز إلى شخص وليس لشركتنا" [1]

يرى دورفور فيرونس أنه من الضروري إستعادة الطابع العالمي للمشروع، وإذا كان هو ودي نيجريللي يشعران بالإهانة، لعدم معرفتهما بالأمر الذي أوشك على التنفيذ، وعدم إخبارهما بخطوات الفريق الفرنسي في وقتها؛ فإنهما يتألمان أيضًا من موقف انفانتان الذي كان يحصل على الأموال الفرنسية من أجل تنفيذ المشروع باعتباره المدير العام للشركة المنفذة. وقد أعرب دي نيجريللي عن استيائه الشديد من موقف الفريق الفرنسي في خطاب وجهه إلى دورفور فيرونس، في حين لم يخف الأخير سخطه وكان يشاركه الشعور نفسه تجاه أرل دوفور وانفانتان. "ليس في استطاعتنا — هذا

---

(1) *Urkunden*، صفحات من 165 إلى 167.

ما كتبه إلى دي نيجريللي في 15 مارس 1855 - أن نظل خارج الصورة"[1]. وأضاف بمنتهى سماحة النفس وسمو وجهات النظر:" من المؤكد أنكم تتفقون معي على أنه، لا يعنينا أن ندافع عن حقوقنا، أو أن نشارك، بمجهودنا، في نجاح المشروع، لذا يبدو لي أن الرأي الصائب هو رفض الدخول في أي جدال وترك الأمور للفرنسيين، الذين يمسكون بالتأكيد بزمام الأمور في أيديهم، لاسيما بعد أن مُنح الامتياز باسم دي ليسبس، ولم يعد هناك أي ملك آخر سوى نابليون يعنيه الأمر. وحتى لا نضر بموقفنا، من الضروري أن يؤدي فريقنا واجباته؛ وعندما ينتهي منها، سيكون وضعنا قانونيًا وفقًا لاتفاق 1846؛ وبما إن أصدقاءنا الفرنسيين هم أنبل الرجال، فإننا على يقين تام بأنهم لن يرتكبوا أفعالاً ظالمة ضدنا، وإذا لم ننفصل عن الشركة لن ينفذ هذا الشرط من المعاهدة." [2]

بعد ذلك بدأت الشكوك تساور الفريق الفرنسي حول دي ليسبس. وكتب أرل دوفور إلى دي نيجريللي بتاريخ 14 إبريل 1855 من باريس قائلاً: "منذ رحيله من القسطنطينية لم تصل إلينا من صديقنا السيد دي ليسبس إلا أخبار غير مباشرة، أثارت بداخلنا الخوف من أن يفسر خطأ الاستعدادات والمساعي التي تحدث، وبعد تفكير عميق رأيت أنا وانفانتان أنه من المجدي طلب استدعائه للعودة بدون تأخير، ومن ناحيتنا سنوافيكم بجميع التفاصيل الخاصة بهذا" [3].

([1]) المرجع السابق، ص 171.

([2]) *Urkunden*، صفحات من 171-172.

([3]) المرجع السابق صفحات 173-174.

وبالفعل حاول دي ليسبس، كما سنرى فيما بعد، أن يبرر انفصاله عن شركة الدراسات بالمشروع الذي قدمته الأخيرة عن تنظيم شركة عالمية منفذة. ولم يكن هذا أكثر من مجرد حجة. فقد انكشفت حقيقة شخصية دي ليسبس، بمجرد أن وطئت قدماه أرض مصر، من خلال الخطابات التي أرسلها إلى حماته، مدام ديلمال، بينما كان يتبادل المراسلات بحماس مع أعضاء شركة الدراسات: "المسألة حاسمة بالنسبة لمستقبلي" [1]، هكذا أطلق على مشروع القناة في الخطاب المؤرخ في 15 نوفمبر 1854، الذي وصف فيه بمنتهى الفخر اللحظة التي شرح فيها للوالي، مشروعه بمعسكر ماريا، وسلمه المذكرة النهائية. ويثبت هذا الخطاب كيف كان دي ليسبس يعتبر الأمر شخصيًا بالنسبة له.

وفي خطاب آخر بتاريخ 22 يناير عام 1855 كان أكثر صراحة وقال: "طموحي هو أن أمسك كل خيوط هذه الصفقة الكبرى في يدي وحدي... باختصار أرغب في ألا أقبل شروطًا من أحد، وهدفي هو أن أفرض شروطي أنا" [2]

وقبل أن نستكمل ما بدأناه، أرى أنه من المجدي أن نكرر ملحوظة سبق الإشارة إليها، وسيرد ذكرها فيما بعد: وهي أن دي ليسبس كان يخون وهو يعلم أنه يخون، لذا حرف وبدل مراسلاته في العمل الذي أصدره في 5 مجلدات بعنوان Lettres, journal et documents puor servire à

([1]) *Lettres, journal et documents*، I، ص 19.

([2]) المرجع السابق ص 109.

l'histoire du canal de Suez وفى إهداء هذا العمل تقدم باعتذار إلـــى أعضاء أكاديمية العلوم بباريس لعدم تلبيته رغبتهم في أن يقوم بكتابة تاريخ مشروع القناة، لأن هذه المهمة لا تناسبه. "من أجل إعداد العناصر اللازمة للرد علي الأكاديمية، قمت بجمع كـل مراسـلاتي الخاصـة أو الرسـمية ومذكراتي التي تمت كتابتها فيما بعد وفقًا لمتطلبات الأحداث التي أنتجتها".[1] لا، في الحقيقة لم يقم بجمع مراسلاته الخاصة أو الرسمية أو مذكراته وإنمـا أعاد كتابتها وفقًا لمتطلبات الأحداث. وكما خان أصدقاءه وشركاءه، حاول أن يخدع الأجيال القادمة بتجاهله وتحريفه لمراسلاته ولمذكراته بهـدف تبـديل وإنكار علاقته بأعضاء شركة الدراسات. كان يحاول أن يظهر علـى أنـه صاحب المشروع الوحيد. وفي" مذكرات الأربعين عامًا المهـداة لأولادي"[2] وبالتحديد في المجلد الثاني، المخصص للقناة والـذي يعتبـر نسـخة مـن *Lettres, journal et documents*، واصل دي ليسبس حديثه بالاستخفاف نفسه. لقد كان جريئًا حقًا، لأنه لم يستطع أن يتجاهل أن بعض الوثائق التـي حذفها أو حورها كانت قد نشرت من قبل في الصحافة؛ كما أنه لا يمكنه أن يبقى دون دراية بمجموعة الأعمال الضخمة لسان سيمون وانفانتان وبالكتيب الذي أصدروه ضده أثناء حفلات افتتاح القناة، حيث توجد العديد من خطاباته التي حذفها أو أدخل عليها بعض التحوير. وعن هذا التزوير الذي ارتكبه دي ليسبس كانت هناك حالات تم الكشف عنها بالفعل، وسوف نذكر هنا بعضًـا

---

(1) *Lettres, journal et documents puor servire à l'histoire du canal de Suez*، باريس 1875، المجلد I، الصفحات I II-II .

(2) عدد المجلدات 2، باريس 1887.

آخر منها يتعلق بسلوكه وموقفه تجاه أعضاء شركة الدراسات أثناء الفترة التي نحن بصدد الحديث عنها.

لقد سبق وأشرنا إلى أن دي ليسبس، قام بنشر المراسلات المتعددة والمطولة التي أرسلها إلى مدام ديلمال، والتي كانت تافهة وتضم تفاصيل لا أهمية لها، في حين تجاهل تمامًا التقرير المهم المقدم إلى أرل دوفور في 30 نوفمبر 1854، وهو اليوم نفسه الذي حصل فيه على الامتياز وقد أبلغه به بفرحة، كما أبلغه بقرب عودته، وحثه على البدء في اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة إلخ؛ وأرفق بالتقرير نسخة من الامتياز المؤقت، وقائمة الأعضاء المؤسسين وغيرها من الوثائق القانونية الأخرى، حتى يبلغ بها أعضاء الشركة، وهو ما فعله أرل دوفور على وجه السرعة.

وفي 14 ديسمبر أرسل دي ليسبس خطابًا جديدًا إلى أرل دوفور نذكر منه هذه العبارة المميزة فقط: " حاليًا كل ما يجب إنجازه هنا يبدو لي أنه يسير على ما يرام، اعملوا على الرأي العام الإنجليزي". وقد قام دي ليسبس بنشر هذا الخطاب[1]، ولكنه تجاهل تمامًا الخطابات التي أرسلها في الفترة من 16 -25 إلى الشخص نفسه أرل دوفور. في الخطاب الأول طلب من أرل دوفور أن يقتني بعض المشغولات الذهبية والفضية لتقدم هدايا إلى الضباط الذين يعملون لدى الوالي أثناء جولته القصيرة في البرزخ خلال فترة إقامته في القاهرة. وفى الخطاب الثاني بعث دي ليسبس إلى أرل دوفور جزءًا من خطاب تسلمه من السيد Girette قال فيه: " عندما تحدثت مع أرل دوفور، أخبرني أنه كان الصديق الحميم للسيد اندرسون، رئيس شركة شبه

([1]) *Lettres, journal et documents*، I، صفحات من 57-59.

الجزيرة الشرقية؛ وأرى أن أرل دوفور سيكون من أقوى المؤيدين لمشروع قناة السويس.." [1].

وفي 16 يناير كتب دي ليسبس من جديد إلى أرل دوفور، ولكنه في هذا الخطاب الذي نشره[2] لم يذكر العبارات التالية التي كتبها: "لقد تسلمت خطابكم المؤرخ في 17 ديسمبر، وكذلك خطابي انفانتان بتاريخ 13 ديسمبر و 1 يناير... وأعلم أنني اخترت شخصية غير شخصيتي للتحدث إليكم، ولأن أعرب لكم عن أملي بالنجاح فيما عهدتموه لي إن شاء الله " [3].

وفي شهر إبريل عام 1855 تبددت الشكوك التي كانت تساور أعضاء الفريق الإيطالي-الألماني- النمساوي، حول موقف أعضاء الفريق الفرنسي، وبدا للبعض أو للكل، أن الشكوك التي كانت تدور برأسهم حول نوايا دي ليسبس، كانت ليس لها أساس، رغم أن الأخير كان دائمًا ما يخفي نواياه تجاه باقي الشركاء ولم يكن قد كشف عن لعبته بعد.

وفي 14 إبريل تسلم دي نيجريللي خطابًا من باريس من أرل دوفور، وفي 16 من الشهر نفسه وصله خطاب آخر من انفانتان بمدينة ليون، وفي 18 تسلم خطابًا من دوفور فيرونس من لندن؛ وتؤكد تلك الخطابات الثلاثة مدى التوافق التام بين كبار الأعضاء، الذين كانوا يتشاورون بشأن

([1]) أعيد نشر هذه الخطابات في *Oeuvres de SAINT-SIMON et d'ENFANTIN*، المجلدXII، ص 228 وما يليها. وفي *Le percement de l'Isthme de Suez Enfantin-de Lesseps*، صفحات من 32-33 و مذكرة ص 40.

([2]) *Lettres, journal et documents* ، I، صفحات من 101 إلى 106.

([3]) *Le percement de l'Isthme de Suez Enfantin-de Lesseps*، ص 33.

الإجراءات الواجب اتخاذها لحين عودة دى ليسبس والمهـام التـي سـتنفذ بالتعاون معه. فقد كتب دي نيجريللي إلى أرل-دوفور بتاريخ 30 إبريـل: " أشعر بالسعادة – لأنني وجدت في الخطابات الثلاثـة اتفاقًـا علـي الآراء نفسها...... أما بالنسبة لرحله باريس، أعتقد أنه يجب انتظار عودة السيد دي ليسبس، ووضع اللجنة المركزية لخطة محددة للعمليات. وبـدونها، وبـدون القواعد الراسخة التي تم طرحها مسبقًا أمام الفرق، سوف نضيع وقتًا ثمينًـا ولن نحصل على أية نتائج .... عندما ترون أن اللحظة مواتيـه لاجتمـاع الفرق بباريس، وعندما يعود السيد دي ليسبس، اكتبوا إلي، فقد حصلت علي تصريح ملكي يسمح لي بالحضور عند أول نداء[1].

وبينما كان أعضاء الشركة ينتظرون عـودة دي ليسـبس بمنتهـى الشغف وتملؤهم الثقة والأمل في أن يحول شركتهم إلى شركة منفذة عالمية، كان دي ليسبس في الوقت نفسه يتأهب ليكشف بوضوح عـن رغبتـه فـي استبعادهم. ونظرًا لقرب عودته إلى أوروبا لم يعد بإمكانه أن يخفى نوايـاه الحقيقية أكثر من ذلك. وارتكزت خطوته الأولى على محاولة فصل البارون دي بروك ودي نيجريللي عن الشركة وأخذهما في صفه. ولكنه لم يستطع أن يفعل شيئًا: فالأول كان رجل دولة من الطراز الأول، وكان مؤيدًا لمشـروع القناة ووزير مالية النمسا آنذاك؛ والثاني دي نيجريللي، كان الفنـي الوحيـد بشركة الدراسات، التي قامت بدراسة مسألة شق قناة عبر البـرزخ بمنتهـى الجدية ولفترات طويلة.

([1]) *Le percement de l'Isthme de Suez Enfantin-de Lesseps*، ص 33 – 35.

وفي 4 مايو 1855 أرسل دي ليسبس من مدينة الإسكندرية بالقاهرة خطابًا إلى البارون دي بروك أبلغه فيه بما يلي: " لقد علمتم بشأن البعثة الأولي بالقسطنطينية عن طريق الاتصال بالبارون كوللر koller الذي تركت له نسخًا من جميع مراسلاتي.

" لقد كانت الأوضاع مهيأة علي أكمل وجه بالقسطنطينية، وبعث والي مصر إلي مستشاري جلالة السلطان جميع التفسيرات التي تطلبونها من أجل التصديق علي مشروع اتصال البحرين.

" ومن جهتي، سأعود إلي أوروبا لكي أعد الوسائل اللازمة للمشروع كافة، ولن يفوتني مطلقًا الذهاب إلى فيينا. لقد كلفني سموه أن أبلغكم بأنه قد وضع اسمكم واسم دي نيجريللي ضمن المؤسسين لهذا المشروع الذي لن يجد له مدافعين أكثر تميزًا وتأثيرًا من وزير النمسا والمدير المعروف للأشغال العمومية بلومباردو– فينيسيا...

"لم أتشرف بأن تربطني علاقة مع السيد دي نيجريللي. لذا اسمح لي أن اطمع في عطفكم لكي تبلغه بما كتبته لكم، ولكي تخطره بأنني سأقوم عندما تسنح لي الظروف، بإرسال صورة المشروع التمهيدي والخرائط التي وضعها المهندسون التابعون لوالي مصر".

هذا الخطاب لم يدرجه دي ليسبس ضمن أي مجلد أو وثائق تتحدث عن قناة السويس. وكان من المنطقي أن يرد ذكره في المجلد الأول الذي يحمل عنوان " Lettres, journal et documents " أو في المجلد الثاني بعنوان " Souvenirs"، حيث وردت مراسلات أقل أهمية خاصة بالقناة. هذا الخطاب محفوظ في مكتبة الترسانة بباريس، بعد المصادرة القانونية لأوراق ابنة دي نيجريللي، ماريا جروا نيجريللي، ونسخه مع العديد من الخطابات الأخرى الخاصة بدي ليسبس، في 24 ديسمبر 1900. ولكن هذا الخطاب قد

نشر في الصحافة في " Oeuvres" سان سيمون وانفانتان[1] وفى الكتيب الذي سبق الإشارة إليـــــــــــه عدة مرات " Le percement de l'Isthme de Suez Enfantin-de Lesseps ". وعندما نفكر في أن دي ليسبس كان يتعمد هذا التجاهل ليس بهدف أن يدلل على ضعف الروابط بينه وبين شركة الدراسات فحسب، بل ليخفي، كما سنعرض فيما بعد، وثيقة مهمة تثبت حقوق ورثة دي نيجريللي في أنصبة العضو المؤسس، وهى حقوق سلبها إياهم دي ليسبس، يتأكد لنا أن موقفه كان موقف إنسان خائن ومخادع.

وفي 20 مايو أرسل البارون دي بروك رده إلى دي ليسبس متضمنا العبارات التالية:

فيينا، 20 مايو 1855

" لقد شعرت بسعادة عندما علمت من خطابكم بتاريخ 4 من الشـــهر الجاري أن سمو والي مصر قد أرسل إلـــى مستشـــاري الســلطان بجميـــع التفسيرات المطلوبة للتصديق علي مشروع الربط بين البحرين.

" والآن أتمني أن تكون الأوضاع مهيأة بالقسطنطينية، حتى لا يتأخر التصديق.

"سأكون في غاية السعادة إذا قابلتكم عنـــد عـــودتكم إلـــي أوروبـــا وبالتحديد بفيينا، حتى أتحدث معك في بداية الأمر عن أنسب الوسائل لتشكيل الشركة العالمية المنفذة، والسيد دي نيجريللي مستعد أن يلحق بـــك بباريس حيث قرر الأعضاء الثلاثة للفرق التابعة لشركة الدراسات الاجتمـــاع فـــور عودتكم من مصر.

([1]) مجلد XII، ص 233 .

" وقد شعرت بمنتهي الرضا عندما علمت أن جلالته قد وضع اسمي مع دي نيجريللي أيضًا في مصر ضمن الأعضاء المؤسسين للمشروع الضخم مثل باقي الأعضاء المؤسسين لشركة الدراسات، وأتمني أن يشمل جلالته باقي أعضاء تلك الشركة بعطفه ويضمهم ضمن قائمه الأعضاء المؤسسين...

"من الواجب علي أن ألفت انتباهكم إلى أن الأمير ميترينخ كان مهتمًا لأكثر من 30 عامًا بمسألة قناة السويس من أجل نجاحها، وبأنه يكتب حاليًا مذكرة مهمة لتوضيح جميع الأحداث التي وقعت منذ عام 1821.

" ومن جانبي، عزمت على أن أقترح علي مؤتمرات فيينا إدماج مسألة السويس في المعاهدة، ووضعها كذلك تحت حماية جميع القوي العظمي وهو ما سيحدث بالتأكيد، وأتمني ذلك، عندما تستأنف الاجتماعات من جديد.

" وتفضلوا بقبول فائق الاحترام – دي بروك"[1].

ويتضح من خطاب البارون دي بروك أن هدف دي ليسبس الواضح المتمثل في رغبته في استمرار العلاقات بينه وبين شخصيتين فقط، من شركة الدراسات، باعتبارهما أكثر فائدة له، مستثنيًا باقي الأعضاء، كان محل اعتراض من البارون دي بروك، الذي طالب أن يكون لباقي أعضاء شركة الدراسات الحقوق نفسها التي يتمتع بها هو ودي نيجريللي. لذا أبلغ دي ليسبس أن دي نيجريللي على استعداد للحاق به بباريس، حيث ستجتمع أيضًا أعضاء الفرق الثلاثة التابعة لشركة الدراسات، وحثه على أن يدرج أسماء

([1]) *Oeuvres de SAINT-SIMON et d'ENFANTIN*، المجلد XII، الصفحات من 235-238؛ *Le percement*، الصفحات من 36 – 38 .

باقي أعضاء شركة الدراسات ضمن قائمة الأعضاء المؤسسين لهذا المشروع الضخم، لأنه إذا ذكر أسماء البارون دي بروك ودي نيجريللي ضمن أعضاء المؤسسين لشركة الدراسات، فمن الطبيعي أن يكون لباقي الأعضاء المؤسسين الحق نفسه.

وبنفس الحماس والاهتمام سلم البارون دي بروك إلى دي نيجريللي في اليوم التالي الموافق 21 مايو 1855 خطاب دي ليسبس ورده عليه. وبدوره أسرع دي نيجريللي في اليوم نفسه بإرسال نسخة من هذين الخطابين إلى باقي الشركاء بباريس، حيث أصابهم الذهول والشعور بالغضب فور علمهم بإدراج أسماء البارون بروك ودي نيجريللى ضمن قائمة الأعضاء المؤسسين، واستبعاد أسمائهم مثلهم كباقي أعضاء شركة الدراسات. وللأسف تأكد لهم ما كانوا يخشوه: وهو انشقاق دى ليسبس عن شركتهم.

وأمام هذا الموقف المخادع لدي ليسبس، ظل أعضاء شركة الدراسات صامدين في المطالبة بحقوقهم. وهو ما سبق وأن أكدوا عليه في إحدى المذكرات المقدمة إلى الإمبراطور، بخصوص إنشاء الشركة العالمية: "لا يخفى على عظمتكم أن شركة الدراسات التابعة لنا والقائمة بالفعل منذ 10 سنوات وتأصلت جذورها في أهم الأمم الأوروبية، وتحمل أيضًا الطابع العالمي، قد تم تشكيلها بحيث يمكنها أن تتحول مباشرة إلى شركة منفذة، وأن الحكومات الأوروبية بالاتفاق مع الباب العالي ستعرب عن رغبتها الصادقة في تحقيق هذا العمل الدولي، وتحدد ضمانات الحياد، والامتلاك والانتفاع كأمور لا يمكن تجاهلها لضمان رؤوس الأموال المودعة من أجل التنفيذ"[1]

---

[1] *Le percement de l'Isthme de Suez Enfantin-de Lesseps*، صفحات من 41-42.

لم يتحرك ساكن لدي ليسبس على إثر خطاب البارون دي بـــروك؛ ولكنه استمر على الدرب نفسه الذي رسمه لنفســـه: كـــان يعتبـــر مشـــروع السويس عملاً خاصًا به ممليًا قوانينها دون أن يلتزم بتنفيذها. لقـــد أخـــذت القطيعة بينه وبين شركة الدراسات مظهرًا مشينًا عند عودته إلى باريس في يونيو 1855. لم يكن دي ليسبس يتجنب أي احتكاك مـــع أعضـــاء شـــركة الدراسات فحسب، بل الأكثر من ذلك، أنه حاول تشـــويه صـــورتهم أمـــام السلطات التي سبق وأن قدمه إليها أعضاء شركة الدراسات. لقـــد نجحـــت مناورة دي ليسبس بسهولة لاسيما بسبب علاقة المصاهرة التي تربطه بزوجة الإمبراطور. وعندها أرسل أرل دوفور إلى دي ليسبس خطابًا مليئًا بـــاللوم والتوبيخ عنفه فيه قائلاً: موقفكم هذا- يشبه تمامًا محاولتكم إبعـــاد شـــركائنا القدامى بروك ودي نيجريللي عنا، مع أنني كنت السبب في العلاقة بينكم." (1)

لقد شعر دي نيجريللي، الذي وصل إلى باريس فـــي أوائـــل شـــهر سبتمبر، هو الآخر بالاستياء من موقف دي ليسبس، وكتب في 9 سبتمبر إلى فون توجنبرج Von Toggenburg وزير التجارة بفيينـــا: "لقـــد حاولنـــا التوصل إلى حل وسط مع هذا الشخص غريب الطباع المدعو دي ليســـبس. ولكن المحاولة بآت بالفشل، ولذا قررنا أن نتركه وشأنه ونحـــاول بطرقنـــا الخاصة تحويل شركة الدراسات إلى شركة منفذة وفقًا لما ورد فـــي اتفاقيـــة 1846 الشهيرة. وبالنسبة لاختيار التصميم تم تكليف ثلاثة من الفنيين بشركة الدراسات بسرعة إيجاد حل للاختلاف في الآراء، عن طريق فحص شـــامل

---

(1) *Le Baron de Bruck et la Compagnie de Suez*.مذكرة مؤيدة للادعاءات المقدمة من ورثة دي بروك ضد الشركة العالمية لقناة السويس. الإسكندرية، 1900. مرفق 2.

على أرض الواقع وعلى نفقة شركة الدراسات؛ وبتلك الطريقة ستزال أيضًا تلك العقبة في سبيل تأسيس رسمي للشركة المنفذة." [1]

لقد حاول دي نيجريللى هو الآخر أن يجعل دي ليسبس يقلع عن أغراضه ومواقفه العدائية تجاه أعضاء شركة الدراسات، وإقناعه بالتصالح معهم لصالح نجاح المشروع. وكتب له طالبًا مقابلته لمناقشة الأمر معه. ولكن دي ليسبس، الذي عاد من إنجلترا وكان متواجدًا في منزله الريفي بمنتجع شيناي Chenaie، تجنب أية مناقشة مباشرة مع دي نيجريللي، وأناب عنه في هذا الأمر صديقه المخلص المهندس شانسيل Chancel، وبالفعل ألتقى دي نيجريللي بالمذكور شانسيل في 18 سبتمبر 1855. وحول الحوار الذي دار بينهما أرسل شانسيل إلى دي ليسبس محضرًا رسميًا في صيغة حوار.

قام دي ليسبس بنشر تقرير شانسيل في المجلد الأول من عمله بعنوان "Lettres, journal et documents ". وقد عثرنا على النص الأصلي لتقرير شانسيل، ضمن الأوراق الخاصة بدي ليسبس، التي آلت إلى جروا دي نيجريللي بعد صدور حكم قضائي لصالحها في الدعاوي التي أقامتها ضد شركة القناة، والذي قضى لها بمصادرة ونسخ تلك الأوراق. وأي شخص يقارن بين النص الأصلي والنص الذي نشر، سيجد نفسه مدفوعًا لاتهام دي ليسبس بالخيانة والخسة. فجميع الأمور والموضوعات التي تبناها دي نيجريللي لصالح شركة الدراسات قد بدلت وحرفت في النسخة التي تم نشرها.

---

(1) دي نيجريللي، *Lettere*، رقم 1139.

لقد أصر دي نيجريللي على موقفه، فعلى الرغم من عدم وجــود أي اتفاق مكتوب بين دي ليسبس وشركة الدراسات، كان يرى أن هنـــاك اتفاقًـــا شفهيًا ضمنيًا قد تم قبل رحيل دي ليسبس إلى مصر وتعاملـــه باســـم تلـــك الشركة. كما أشار دي نيجريللي إلى عدم وجود أسباب حقيقية للخلاف فـــي الرأي بين دي ليسبس وبين أعضاء شركة الدراسات؛ فلـــم يكـــن مهندســـو الشركة متحيزين لأي تصميم ولكنهم كانوا على استعداد لتبنـــي أي تصـــميم يثبت للجميع بعد الدراسة والمشاورة أنه الأفضل على الإطلاق.

وكنا نود لو عقدنا مقارنة هنا بين بعض الفقرات من نسختي تقريـــر شانسيل، ولكن مخطوطة هذا العمل الذي وضعناه في هـــذا الصـــدد تمـــت مصادرتها، مع بعض الوثائق الأخرى الخاصة بالموضوع، من قبل الرقابـــة المصرية (القوانين الإنجليزية)، عندما رحلنا من مصر في يونيـــو 1940. ولكن كما يقول المثل اللاتيني "تأجيل الشيء ليس معناه إسقاطه".

وخلاصة الأمر أن المضمون الفعلي للحـــوار الـــذي دار بـــين دي نيجريللي وشانسيل يتوافق تمامًا مع محتوى خطاب كـــان قـــد تسـلمه دي نيجريللي قبل أيام من رحيله إلى باريس من السيد أرل دوفور. وفيـــه أكـــد الأخير، بنبذة رائعة عن تاريخ شركة الدراسات والعلاقات التي تربطها بدي ليسبس، عدم صحة الاتهامات الموجهة ضد الشركة. لقد سبق وأشرنا إلـــى هذا الخطاب وقدمنا بعض الفقرات منه، ولكننا هنا نورده بالتفصيل [1].

---

[1] أعيد نشر الخطاب في *Oeuvres de SAINT-SIMON et d'ENFANTIN*، مجلد XII، صفحات من 238-246، وكذلك في العمل الذي سبق الإشارة إليه عدة مرات، *Le percement de l'Isthme de Suez Enfantin-de Lesseps*، صفحات من 38-43، وفي عمل شارل رو، مجلد I، صفحات من 236-239.

إلى السيد نيجريللي بفيينا

" زميلي وصديقي العزيز،

" لقد وصلني خطابكم بتاريخ 21 مايو ونحن نتسلم خطاب 12 يونيو. لم تتفق شركة الدراسات مطلقًا على تصميم قناة السويس، ولكنها قامت بدراسته عن طريق عدد من أشهر المهندسين من أجل التأكد من إمكانية إنشاء القناة البحرية، ومعرفة البيانات المؤكدة حول نفقات هذا العمل الضخم.

" إذا كان السيد تالابوت يعتقد أن واجبه نشر رأيه الشخصي حول التصميم، فهو نفسه الذي كان وراء المطبوعات غير المناسبة التي جاءت من مصر، والتي جاءت لصالح مسار تل الفرما، وهو الحل الذي تعهد به، قبل رأي سعيد باشا والرأي العام.

"أي عقل حكيم يعتقد أن أي تصميم مهما كان يمكن أن يُفرض مسبقًا علي القومبانية العالمية المنفذة، فسوف يكون هذا سخيفًا، سواء بالنسبة لمؤيدي مسار الإسكندرية أو أولئك المؤدين لمسار الفرما.

" إن فكرتنا كفكرتكم، و تهدف دائمًا إلى اجتماع جميع القوي، وجميع الشخصيات البارزة، في أوروبا ومصر والعالم أجمع، حتى لا نستثنى الروس والأمريكان، وعندما نستكمل عناصر الشركة العالمية المنفذة عندها فقط سنتوصل إلى حل لمشكلة التصميم، وستخضع تلك المشكلة إلى الدراسة من قبل عدد كبير من اكفأ الرجال في هذا الشأن.

"وفي إطار ذلك الهدف ووفقًا للمبادئ التي أسسنا عليها شركة الدراسات وبعد 6 سنوات من تجميد النشاط بسبب الأحداث السياسية، أحيينا الطلب ملتمسين من زميلنا المبجل السيد بارون دي بروك (عن طريق خطابات بتاريخ 28 نوفمبر 1853 و17 فبراير 1854) أن يستفيد من إقامته بالقسطنطينية حتى يؤيد هذه المسألة الرفيعة لتحقيق سياسة

السلام. منذ حوالي عام تقريبًا تم استدعاء السيد دي ليسبس إلى مصر من قبل سعيد باشا، وقد أعرب لنا عن رغبته في الحصول علي امتياز القناة من والي مصر؛ حيث كان السيد دي ليسبس مرتبطًا بنا لفترة طويلة بعلاقات قوية، ويدرك جيدًا حجم مجهوداتنا الكبيرة التي بذلناها من أجل هذا العمل الضخم، وقد استشارني حول النتائج المحتملة لتلك الرحلة؛ وقد شجعته على السعي لتحقيق ذلك المشروع المغري، ولذا قمنا بتزويده بجميع الوثائق التي بحوزتنا عن المشروع، وقد جاء ليأخذ تصريحًا منا بمدينة ليون ومن السيد تالابوت بمرسيليا، وفي الحقيقة لم يكن هناك اتفاق موقع بيننا، فقد توافرت أسباب عديدة تجعلني، أنا على نحو خاص، أتصور أن دي ليسبس لا يعتبر هذه المحاولة أمرًا شخصيًّا له ولكنه أمر مشترك بيننا وبينه.

" وبالفعل، بدأت مراسلاتنا على أساس العلاقات الحميمة والآمال المشتركة.

"لقد حصل دي ليسبس علي فرمان الباشا الذي أبلغني به وأرسله مرفقًا بما يلي:

1- نسخة من تقريره إلى الوالي.

2- فرمان الامتياز.

3- مشروع قائمة الأعضاء المؤسسين.

4- تعليماته للمهندسين المصريين.

" وفي الوقت نفسه طلب مني أن أهتم بتهيئة الأجواء لنشر المشروع سواء في فرنسا أو في إنجلترا، كما أنه طالبني بدفع مصروفات ونفقات ومشتريات رحلته، وهو الأمر الذي لم يحدث مطلقًا. هذا الاتصال وما تلاه من اتصالات أخرى، كانت جميعها حميمية، كما كانت ملحة أيضًا، ولكنها كافية وكفيلة، بصرف النظر عن العبارات المتبادلة بيننا قبل

رحيله، بأن تدفعني للتصرف بالطريقة نفسها التي كان سيقوم بها السيد دي ليسبس نفسه.

" لقد بدأت بطمأنة شركائنا بألمانيا، الذين يبدو أنهم يشعرون بالخوف من معارضة السيد دي ليسبس لشركة الدراسات، ورغبته في استبعادها.

" إذ نعرف أن البارون بروك يظن مثلنا أن مسألة السويس يجب أن يتم الاتفاق عليها وحلها داخل مؤتمرات فيينا، وأن هذه المؤتمرات ستؤدي إلي تحقيق السلام في القريب العاجل، وإذ ننتظر أيضًا السيد دي ليسبس منذ نهاية شهر فبراير، فنحن منشغلون مع السيد انفانتان وبدعوة صريحة من إحدى الشخصيات البارزة، بمشروع تنظيم الشركة العالمية، وهو مشروع سبق وأن أخبرناكم به كما فعلنا فيما يتعلق بكل الأعمال المتعلقة بالسويس.

"كما أرسلنا هذا المشروع إلى السيد دي ليسبس. وقد توقفنا منذ ذلك الوقت، وعلى الرغم من دعوة جديدة من الإمبراطور الذي وافق على المشروع وكان يضغط علينا لكي نسرع بتكوين الشركة المنفذة حتى لا تنشغل وزارة خارجيته بأمر غير محدد، والسبب في توقفنا هو أن خطاباتنا للسيد دي ليسبس لم يصل الرد عليها منذ عدة أشهر وقد علمنا من عدة جهات أنه قد شكا من أننا لم ننتظره لتجهيز المواد وأعداد التصميمات المطلوبة والتي طلبها الإمبراطور ووافق عليها!

"ومن الآن فصاعدًا نحن لا نريد الإقرار بأن مسيو دي ليسبس قد اتهمنا بأننا نحاول التقليل من وضعه أو إلغائه، ونحن الذين قد ميزناه في المشروع التنظيمي ومنحناه لقب المدير العام صاحب الامتياز؛ ولكننا انتظرناه وعلقنا جميع مساعينا.

" وللأسف، ما رفضنا الاعتراف به أصبح أمرًا واقعًا صعب تصديقه عند عودة دي ليسبس. ولم أعلم بموعد وصوله إلى باريس إلا بمحض الصدفة، وبالتحديد عندما كنت لدى الأمير نابليون في اليوم الثامن من وصوله، وقد علمنا من كل اتجاه، أنه تصرف وتحدث بطريقة لا نقبلها، محاولاً أيضًا أن يبعد عنا الأصدقاء المؤثرون، الذين قمنا بتعريفهم به لمصلحة المشروع.

" وهذا الموقف يبرر لماذا رأيت أن من واجبي ومن عزة نفسي علي إثر ذلك أن أكتب إلى السيد دي ليسبس الخطاب الذي أرسلت إليكم نسخة منه[1]، مع أمنياتي بإرساله إلى زميلنا البارون دي بروك، وكذلك الرد الذي وصل اليوم.

" لقد شرد السيد دي ليسبس في تلك اللحظة وصار علي نهج محزن جدًا حتى فقدنا الأمل في أن نراه يعترف يومًا ما بأنه قد ضل واستسلم لرغباته ومشاعره، التي لم تكن على مستوي عظمة المشروع. وإذا واصل خطأه وخداعه وأصر على الاعتقاد بأن هذا العمل العالمي يمكن أن يضعه في جيبه مثل الفرمان، سنعمل علي الحفاظ علي شركة الدراسات بكل ما أوتينا من قوة كما قال لنا السيد بروك، لأن مشروع السويس ليس أمرًا مصريًّا أو تركيًّا، كما يعتقد السيد دي ليسبس، ولكنه أمر أوروبي، وعالمي في الوقت نفسه، والشركة التي ستنفذه من الطبيعي أن تكون تعبيرًا عن إرادة القوى العظمي التي يعنيها هذا المشروع، ولن تكون مطلقًا نتيجة لنزوة أو عطف من سعيد باشا لهذا أو ذاك من أصدقائه.

([1]) الخطاب موجود بالفعل ضمن مجموعة رسائل دي نيجريللي تحت رقم 1218.

" الأفكار المؤلمة التي أرسلتها إليكم اليوم، لابد أنها تجعلك يا زميلي العزيز تشعر بأن من الضروري والحتمي أن نجتمع في باريس في شهر يوليو، لنعلن عن الوسائل التي ستتبع لنصبح شركة منفذة. وهذا ليس من شأننا، ولكنه متروك للبارون بروك لكي يحدد موعد هذا الاجتماع .

أرل درفور

لكن دي ليسبس لم يرد إعادة النظر في الأمر، وظل على عناده وإصراره على عدم الاعتراف بشركة الدراسات كأساس للشركة المنفذة.

وبعد أيام قليلة من لقائه بالسيد شانسيل، تقابل دي نيجريللي مع دي ليسبس شخصيًا، ولكن هذه المحاولة أيضًا باءت بالفشل.

كان دي نيجريللي، معروفًا بين الناس بمهارته الدبلوماسية على تذليل العقبات وتسوية الخلافات، ولكنه هذه المرة فشل في تحقيق هدفه. ولم يستطع ترويض دى ليسبس المتعجرف. وذلك على الرغم من أن دى نيجريللي كان قد وافق على العرض، الذي قدمه له دي ليسبس ليصير عضوًا في اللجنة الدولية المكلفة بدراسة المشروعات الخاصة بإنشاء القناة. لقد وافق دي نيجريللي على هذه المهمة من منطلق ولعه الشديد بهذا العمل الضخم: فكان يؤلمه كثيرا ألا يؤدي دوره، الذي يعلم جيدًا أنه ضروري جدًا لهذا المشروع الذي يعشقه وكرس له دراسات عديدة؛ ولأن دي ليسبس وعده بأن يتعاون مع شركة الدراسات للاستفادة منها عند تشكيل الشركة المنفذة. وهذا الأمر مؤكد مما لا يدع مجالاً للشك في أحد الخطابات التي أرسلها البارون بروك إلى دي ليسبس. وعند عودته إلى فيينا، أحاط دي نيجريللي البارون بروك بجميع الحوارات التي دارات بينه وبين شانسيل ودي ليسبس بالتفصيل، وفى الأول من أكتوبر كتب البارون بروك إلى الأخير قائلاً:

"أفادني السيد دي نيجريللي بجميع المعلومات حول اللقاء الـذي دار بينكما في 18 سبتمبر، وإنه ليؤلمني أن أبلغكم بمدى حزني على الخلاف في الرأي بينكم وبين شركة الدراسات، ولكنني أقدر نواياكم الصادقة المخلصة فيما يخص الوضع المستقبلي، والمشاركة التي خصصـتها لأعضـاء تلـك الشركة، عند تشكيل الشركة المنفذة، بعد التوصل لحل المشكلة الفنية، تلـك الشركة التي يعتمد نجاحها في الأساس على التفاهم التام والتعاون بين القوى المادية والمعنوية، وهو ما تمثله بشكل كبير فرق تلك الشركة.

"بعد نشر مشروع تالابوت وتصديق والي مصـر عليـه، أصـبح التعرف على أراء باقي الفنيين المتخصصين من ذوي الخبرة في علم وصف المياه أمرًا ضروريًا. وبالاتفاق مع وزير التجارة والأشغال العمومية أوافـق على مشاركة دي نيجريللي في اللجنة المقدمة للوالي، على أن يرحـل إلـى مصر برفقتكم عندما ينهي مهندسو الوالي أعمالهم التي تم تكليفهم بها في 30 إبريل من هذا العام."

"وفور عودتكم من مصر سنهتم بتنظيم الشئون الماليـة والإداريـة للشركة الدولية المنفذة، وسوف أوافيكم في وقتها بأسماء الأشخاص، الـذين يمكنهم المشاركة بطريقة أكثر فاعلية في إنجاح هذا المشروع الضخم." [1]

لم يقل دي ليسبس الحقيقة عندما أكد أنه متفق تمامًا مـع البـارون بروك في اعتبار شركة الدراسات مرحلة تم اجتيازهـا[2] وأن تصـريحاته

([1]) كالمعتاد لم يرد ذكر هذا الخطاب في أي من مجلدات الوثائق التي نشرها دي ليسبس، ولكن تم العثور عليه بين الأوراق التي تركتها السيدة ماريا جروا نيجريللي. ونشره المؤرخ BIRK ، *Alois von Negrelli* ، مجلد II، صفحات من 236 إلى 237.

([2]) *Lettres, journal et documents*، I، ص 132.

الواضحة عما قام به كل من انفانتان وتالابوت هي التي دفعت دي نيجريللي لكي يدير ظهره لشركة الدراسات[1].

لقد ظل دي نيجريللي دائمًا على وفاق تام مع جميع أعضاء شركة الدراسات باستثناء ستيفينسون، علمًا بأن تلك الشركة لم تُحل ولم تتوقف عن أداء مهمتها. وفى عام 1861 صرح أرل دوفور بأنه حان الوقت لشركة الدراسات أن تبذل مجهودًا إضافيًّا، عندما تفشل مجهودات دي ليسبس التي يرى أنها تستحق اللوم[2].

ولكي يبرر دي ليسبس القطيعة بينه وبين شركة الدراسات، اتهم الأخيرة بأنها تصرفت بدون أن تستشيره؛ كما أبدى ضيقه من موقف تالابوت الذي قام بنشر دراسة في" Revue des deux Mondes "(مايو 1855) أكد فيها أن التصميم الوحيد القابل للتنفيذ لربط البحرين هو التصميم غير المباشر. لكن إحقاقًا للحق كان جميع أعضاء شركة الدراسات، كما تؤكد الوثائق، يكنون كل الاحترام لشخصية دي ليسبس، وكانوا يعملون بالاتفاق معه. أما فيما يتعلق بتالابوت وقيامه بنشر نتائج الدراسات التي توصل إليها، فقد فعل ذلك بمنتهى الجدية بهدف المساهمة في إيجاد حل لمسألة التصميم؛ ولكنه أعلن في الوقت نفسه أنه على استعداد لقبول التصميم المباشر، في حالة إذا رأى الباقون أنه الأنسب والأصح.

---

(1) المرجع السابق، صفحات 260-261 و 267-268.

(2) *Urkunden*، خطابات إلى وزير داخلية Sassonia، صفحات 194 و195.

والدليل على أن دي ليسبس كان سيئ النية في الاتهامات التي وجهها إلى شركة الدراسات، وأنه هو من ارتكب خيانة بانشقاقه عن الشـركة، مـا ارتكبه من حذف وتزييف وتحريف في الوثائق في محاولة منه لتبرير موقفه.

الفصل الثالث عشر

دراسات اللجنة الدولية في مصر وعمل دي نيجريللي الإداري

فرمان الامتياز الثاني

بعد إقامة قصيرة في باريس، رحل دي ليسبس متجهًا إلى إنجلترا في نهاية يونيو 1855، ليقوم-على حد قوله- بحملة دعاية، بهدف القضاء على المعارضة الإنجليزية التي كانت تمثل أهم وأخطر عقبة في سبيل إتمام مشروع القناة. ويرجع ذلك إلى أن ممثل إنجلترا في القسطنطينية كان شخصًا مسموع الكلمة ويتمتع بنفوذ وسلطة لدى الباب العالي، وهو ما منع السلطان من التصديق على الامتياز الذي منحه سعيد.

لقد أبدى دي ليسبس نشاطًا مذهلاً خلال فترة تواجده في باريس: حيث قام بنشر عدة مقالات في الجرائد والمجلات، وإرسال خطابات إلى البرلمان ومجلس العموم بلندن وإلى الشركة الهندية؛ كما وجه العديد من النداءات إلى الغرف التجارية، وإلى ملاك المناجم، وإلى مجالس إدارات البنوك، هذا فضلاً عن اللقاءات والمؤتمرات العامة التي عقدها؛ كما نشر أول مجلد يضم الوثائق الخاصة بقناة السويس بمختلف اللغات مثل الإنجليزية[1]والفرنسية والإيطالية[2]. وإذا كان دي ليسبس قد نجح في

([1]) لندن 1855.

([2]) تمت الترجمة الإيطالية تحت إشراف اوجو كاليدري UGO CALIDRI(تورينو 1856)، الذي قام بإضافة وثائق جديدة، من بينها بعض المقالات التي نشرت في الصحف الإيطالية، ووضع كمقدمة لعمله مكاتبة من G.INTERDONATO، نشرت في تريستا في مارس 1856. وفى هذه المكاتبة تعرض المؤلف بتوسع لدور ايطاليا في البحر المتوسط عقب افتتاح قناة السويس؛ وفيما بعد سنعرض أهم الفقرات منه.

الحصول على تأييد وموافقة بعض المؤسسات والشركات، ومن أبرزها الشركة الهندية والشركة الشرقية، إلا أن الجرائد الكبرى، مثل التايمز ومجلة ادنبره قاما بشن هجوم شرس على فكرة القناة، وظلت معارضة الحكومة كما هي راسخة ولا يمكن زحزحتها. وكان يترأس الحكومة البريطانية آنذاك اللورد بالميرستون Palmerston العجوز، الذي كان يشغل منصب وزيرًا للحربية في عهد نابليون الأول.

بعد مرور نصف قرن مازال بالميرستون يحمل بداخله شعورًا بالريبة والكراهية تجاه فرنسا، لاسيما وأن موقف دي ليسبس والتأييد الذي كان يحظى به من قبل نابليون الثالث، بسبب علاقة المصاهرة التي كانت تربط بين زوجته وبين دي ليسبس، ترك انطباعًا أن مشروع القناة قد فقد طابعه العالمي وسيصير مشروعًا فرنسيًّا بحتًا. كانت إنجلترا تخشى أن تقام بطول القناة مستعمرة فرنسية قوية، وهو ما سيمثل خطرًا كبيرًا يهدد الممتلكات الإنجليزية في الهند، تلك الممتلكات التي تمثل عنصرًا مهمًا للهيمنة البريطانية، ولذا أصبح تأمينها يشكل الهدف الرئيسي الذي تسعى إلى تحقيقه السياسة الخارجية لبريطانيا العظمى[1].

([1]) الوثائق الدبلوماسية عن تلك الفترة، سواء الإنجليزية أو الفرنسية أو الإيطالية أو الألمانية أو الأمريكية، جميعها ذاخرة بالأدلة والبراهين على السياسة الإنجليزية تجاه القناة. كما تم تناول هذه السياسة أيضًا في بعض الأعمال الخاصة بقناة السويس، نذكر منها. HALLBERG، *The Suez Canal its history and diplomatic importance*، نيويورك 1931، الفصلان X، وXI. وعن المناقشات التي دارت في البرلمان الإنجليزي. انظر HANSARD، *Parlamentary Debates*، III، مجلد 146 و147. وهناك معالجة خاصة للموضوع قام بها SCHUHMACHER، *Welt-wirtschaftliche* Studien، *Vorträge und Aufsätz*، لايبزيغ 1911، ص 465 وما يليها، وAURIANT، *L'Angleterre et le Canal de Suez* في "*Mercure*

وفى إحدى المذكرات الموجهة إلى قصر التوليري Tuileries (*) أعلن بالميرستون أنه "ينظر ببالغ الأسى إلى محاولات تنفيذ هذا المشروع الوهمي، التي قد تفسد العلاقات الحميمة بين الدولتين الأوروبيتين الكبيرتين". كما صرح وزير الشئون الخارجية، اللورد كلاريندون Clarindon، خلال لقاء له مع دي ليسبس بأن "سياسة حكومة سانت جيمس معارضة دائمًا لفكرة حفر برزخ السويس[1]" وسوف نعود إلى السياسة الإنجليزية هذه فيما بعد.

وكما عاد دي ليسبس من القسطنطينية، عاد أيضًا من إنجلترا دون أن يحقق أية نتائج ملموسة. وعلى الرغم من ذلك، بدأ وفقًا للالتزام الذي قطعه على نفسه من الوالي، في اتخاذ الخطوات اللازمة لتشكيل لجنة دولية تضم أبرز الفنيين، مهمتها دراسة التصميمات الهندسية المقترحة حتى ذاك الوقت واختيار أفضلها، للتوصل إلى قرار نهائي. وقد شارك في هذه اللجنة الدولية عدد كبير من المختصين الأكفاء، التابعين لأهم الأمم الأوروبية.

"*de France*، 1 فبراير 1924، صفحات من 646 -667، حيث تم نشر العديد من الوثائق الاصلية. وهناك مقال مهم تم نشره بمعرفة FEDELE LAMPERTICO حول *Nuova Antologia*، في يونيو 1867، صفحات من 345-376، *بعنوان* *l'Istmo di Suez*، وفيه قام بدراسة اتجاهات القوى الأوروبية، خاصة فرنسا وإنجلترا فيما يتعلق بمسالة القناة

(*) قصر الحكم في فرنسا في ذلك الوقت (المراجع).

(1) *Lettres,Journals et documents*، I، 232.

من فرنسا: رينو Renaud، مفتش عام الجسور والطرقات، وليسو Lieussou، مهندس مختص في علم المياه؛ ومن إنجلترا: المهندسين ريندل Rendel و ماك كلين Mac Clean و شارليز مامبي Charles Mamby؛ ومن النمسا: دي نيجريللي، المفتش العام في السكك الحديدية؛ ومن إسبانيا: مونيستينو Monestino، المدير العام بوزارة الأشغال العمومية؛ ومن بيمونته: باليوكابا بيترو، وزير الأشغال العمومية[1]؛ ومن هولندا: كونراد، المفتش بووتر ستات؛ ومن بروسيا: لينتز Lentze، كبير مفتشي العموم في Vistola.

([1]) يحتم علينا الموقف أن نقدم نبذة مختصرة عن هذا العالم المتميز، والسياسي الوطني البارع الذي لعب دورًا بارزًا في الأعمال التمهيدية الخاصة بمشروع قناة السويس. ولد في نيس، بمقاطعة بيرجامو، عام 1788، ووافته المنية في 13 فبراير1869. كان ضابطًا في جيش نابليون في المملكة الإيطالية، شارك في العديد من الأعمال الحربية ضد النمساويين. بعد سقوط المملكة الإيطالية رفض أن يشارك في الجيش النمساوي بمدينة لومباردو- فينيتو، ولكن بصفته مهندس شغل بعض المناصب المهمة في فيينا وميلانو وفينيسيا، حتى أصبح في عام 1840 مديرًا عامًا للأشغال العمومية بالبندقية. وخلال تلك الأعوام بفضل ما يتمتع به من ذكاء حاد، ودراسات متعمقة، وخبرة واسعة، أصبح واحدًا من أكفأ المهندسين المائيين في عصره، كما كان على دراية تامة بالنظام الهيدروليكي بالبندقية، وبالأحداث المعقدة عبر العصور. في عام 1848 شارك في ثورة ضد الحكومة النمساوية، وشغل منصب وزيرًا للداخلية في حكومة البندقية المؤقتة. وبعدها انتقل إلى تورينو وعين وزيرًا للأشغال العمومية في وزارة Azeglio. ومنذ ذلك الحين أصبحت تورينو وطنه الثاني وشارك بمنتهى الحماس في أحداث عصر الانبعاث الإيطالي. كان كافور يكن تقديرا كبيرا لباليوكابا لاستقامة سلوكه، وندرة تخصصه ومؤهلاته السياسية. وبصفته فني، ارتبط اسم باليوكابا بأكبر مشروعين في تاريخ ايطاليا الحديثة، وهما شبكة السكك الحديدية وحفر Cenisio. وبالنسبة لقناة السويس، كان باليوكابا، كما سيتضح فيما بعد، هو العالم

وكما هو واضح، لم يُدع مع دي نيجريللي، أي عضو آخر من أعضاء شركة الدراسات للمشاركة في اللجنة الدولية؛ ولم يتم الاستعانة بتالابوت وانفانتان، اللذين كانا على دراية كبيرة بالمسألة. لقد ظل دي ليسبس مصرًا على جحوده لأعضاء شركة الدراسات وإنكار فضلهم.

تم اختيار باليوكابا رئيسًا للجنة، ولكن نظرًا لظروفه الصحية تنازل عن هذا المنصب، وتم ترشيح كونراد ليحل محله.

اجتمعت اللجنة للمرة الأولى في باريس في 30 أكتوبر 1855. ولكنها علقت نشاطها، حيث كان من الضروري أن تقوم لجنة فرعية بدراسة البرزخ على أرض الواقع، حتى تتعرف على نوعية العقبات والعراقيل الفنية اللازم اجتيازها.

وبينما كان دي نيجريللي منشغلاً في باريس بمسألة السويس، وصله في منتصف سبتمبر مرسوم ملكي بإعفائه من أي منصب حكومي. كانت الضربة قاسية وصادمة لنيجريللي، الذي كان بريئًا بأي شكل من الأشكال. ولكن ما فرج عنه الكرب أنه اقتنع أن إعفاءه من أي منصب حكومي سيتيح له الفرصة ليكرس نفسه بالكامل لأعظم فكرة في حياته، ألا وهى قناة السويس.

الذي قدم بعد دي نيجريللي اكبر مساهمة فعالة لتنفيذ المشروع. ولمعرفة المزيد عن حياته وأعماله انظر: L.Torelli، *il traforo del Censio*، *il canale di Suez e Pietro Paleocapa*، في مستندات معهد فينيسيا 1868-1869، السلسلة III، مجلد XIV، صفحات من 1230 إلى 1249؛ G. Colabich، *Pietro Paleocapa uomo di stato ed economista*، بادوفا 1924؛ L.Rava، *Pietro Paleocapa*، روما 1925؛ G. Colabich، *L'opera politica e tecnica di Pietro Paleocapa*، ميلانو 1940.

في حين أكد البعض أن دي نيجريللى كان يشارك في أعمال القناة بصفته مندوبًا من قبل الحكومة النمساوية. وهذا افتراء ليس له أساس من الصحة. فالحكومة النمساوية، كما سبق وأشرنا، على الرغم من كونها مؤيدة لهذا المشروع الضخم، إلا أنها لم تقر أبدًا بدي نيجريللى ممثلاً رسميًا لها في مسألة القناة؛ وهكذا خسر دي نيجريللي وظيفته الحكومية، في أوج حماسه لقناة السويس، أثناء رحلته التي قام بها في مصر.

وقد شارك في تلك الرحلة المتجهة إلى مصر 5 أعضاء من اللجنة الدولية هم: كونراد، ودي نيجريللي، وماك كلين، ورينو، وليبسو، بالإضافة إلى لينان، وموجيل، ودي ليسبس، وبارثيليمي سان هيلير، الذي اختير سكرتيرًا عامًا للشركة المنفذة.

رحلت اللجنة من مرسيليا في الثامن من نوفمبر 1855 (لكن دي نيجريللى خرج يوم 10 من تريستا)، ورست في اليوم الثامن عشر بمدينة الإسكندرية، وسرعان ما بدأت عملها، حيث عقدت في يوم وصولها نفسه أولى جلساتها، كما يتضح من محضر الجلسة[1]، وقد انحصرت الجلسة على ما قام دي نيجريللى بإبلاغه إلى اللجنة من نتائج توصل إليها بفضل دراساته وأبحاثه، وهي:

1. مقاطع العمق البحري أمام شاطئ تل الفرما، الذي قام باستكشافه عام 1847.
2. تصميم القناة الذي وضعه وتم الاتفاق عليه عام 1847.

([1]) *Percement de l'Isthme de Suez*، II، 76-77.

3. خريطة خليج السويس، التي أخذها عن مورسيبي ونشرت في لندن عام 1843.

لقد قدم دي نيجريللى إلى اللجنة في أولى جلساتها المنعقدة على الأراضي المصرية، مشروعًا متكاملاً لشق القناة، وكان هو المشروع التنفيذي؛ في حين لم يتقدم أي من الأعضاء القادمين من أوروبا، بمشروع، أو حتى بمجرد فكرة، أو اقتراح، أو عمل يدفع للأمام. وبعد أن أنهت اللجنة أعمالها وأبحاثها في منطقة القناة، توصلت لنتيجة واحدة وهى أن مشروع دي نيجريللي الذي قدمه في الجلسة الأولى، يعد مشروعًا متكاملاً وهو الوحيد الذي يضمن تنفيذ مشروع القناة وتشغيلها.

ظلت اللجنة في الإسكندرية لمدة 3 أيام لتقوم بتفقد المراسي: المرسى الجنوبي الغربي المعروف بالميناء القديم والمرسى الشمالي الشرقي، الذي يطلق عليه المرسى الجديد، وبالرغم من أن هذا الميناء الجديد، مهجور حاليًا، إلا أن المواني القديمة كانت أكثر استخدامًا. لقد كان مهمًا جدًا للجنة أن تتعرف على طبيعة الصخور والرمال وحركة التيارات المائية.

في 23 نوفمبر استقبل الوالي سعيد اللجنة بمنتهى الحفاوة والترحيب بمعسكر السعيدية، بالقرب من القاهرة، ولم يتوان في أن يشملهم بالرعاية طوال فترة إقامتهم في مصر. وطلب الوالي من اللجنة أن تهتم، فضلاً عن مشروع قناة السويس، ببعض مشكلات الملاحة الداخلية الأخرى، وبالسد الثاني، الذي كان ينوى إنشاءه في السلسلة بمصر العليا. ولذا سمح للجنة بالقيام برحلة في مصر العليا، يقومون خلالها بدراسة المسائل المقترحة من قبل الباب العالي، ومشاهدة الآثار المصرية القديمة.

تلك اللجنة التي رحلت من القاهرة في 26 نوفمبر، عادت إليها في 12 ديسمبر، بعد أن بعثت من أسوان تقريرًا إلى الوالي بتاريخ 7 ديسمبر، حول نظام الري الملائم لمصر العليا والوسطي[1]. بينما كانت اللجنة الدولية تقوم برحلة في مصر الوسطى والعليا، كانت هناك بعثة هيدروغرافية، برئاسة المهندس الإيطالي شيانشيولو Cianciolo، تقوم بدراسة الأعماق في خليج الفرما من أجل استكمال الأبحاث التي بدأها دي نيجريللي، وفريق ضخم من العمال يقومون بالحفر في البرزخ من أجل تجهيز عينات المواد التي ستتعرف من خلالها اللجنة على التكوين الجيولوجي للأراضي المفترض أن تمر خلالها القناة.

وصلت اللجنة إلى السويس في 16 ديسمبر وظلت بها لمدة 5 أيام، انشغلت خلالها بعمل استكشاف لأعماق الخليج، وتحديد أنسب مكان ليكون مصبًا للقناة، بعد الفحص المباشر للمواقع. وكانت نتيجة الفحص أن السويس تتمتع بجميع المزايا المشجعة لتصبح هي رأس القناة التي تربط بين البحرين.

في 21 ديسمبر بدأت اللجنة رحلتها في الصحراء متجهة للشمال، نحو خليج الفرما، بطول مجرى القناة المقرر إنشاؤها.

وبعد فحص عينات من الأراضي الناتجة عن الحفر، رأت اللجنة أنه في عصر جيولوجي ليس ببعيد كان البحران مرتبطين معًا. كانت الأراضي عبارة عن رسوب بحرية تعود إلى الحقبة الثالثة، وتتكون من صخور

---

(1) انظر، جريدة الرحلة في *Lettres, Journals et documents*، I، صفحات من 291-318 والتقرير المقدم إلى الوالي في *Percement*، II، صفحات من 143-151.

رسوبية، ورمال، وحجر جيري، وكميات كبيرة من الملح والأصداف، وبالتالي فهي مواد لا تمثل عقبات ضخمة أمام عملية الحفر.

في صباح 28 ديسمبر وصلت اللجنة إلى خليج الفرما، ومكثت هناك حتى 31 ديسمبر لتستكشف الشاطئ من جميع النواحي، وتتعرف على المقومات التي يمتاز بها خليج الفرما ليصبح نقطة تفرع للقناة. وفيما يتعلق بقياسات العمق البحري بطول الشاطئ استندت اللجنة إلى ما توصلت إليه البعثة المتخصصة في شبكات المياه من أبحاث أجرتها بمنتهى الدقة والاستفاضة. من كل هذه الوثائق اطمأنت اللجنة إلى النتيجة التي توصل إليها عمال دي نيجريللي، وهى أن خليج الفرما لا يستحق تلك السمعة السيئة التي أطلقها عليه بعض الأفراد الذين لم يروه على الإطلاق، فهو يعتبر بحق نقطة تفرع جيدة للقناة [1].

وعن تلك الرحلة في مصر ترك لنا دي نيجريللي يوميات، في صورة ملاحظات موجزة، موضحة بالصور والرسومات، سجل فيها أهم الأحداث التي وقعت خلال رحلته مع اللجنة في مصر العليا وعملية استكشاف البرزخ. ومن أهم تلك الملاحظات الدور البارز الذي لعبه دي نيجريللي في إدارة أعمال اللجنة وفى التوصل إلى النتائج المرجوة [2].

في مساء الليلة الأخيرة من عام 1855، في خليج الفرما، على متن الفرقاطة " النيل"، التي كان من المقرر أن تحمل على متنها أعضاء اللجنة

([1]) قامت اللجنة بسرد قصة اكتشاف البرزخ من خلال محاضرها التي كانت تحررها. انظر *Percement de l'Isthme de Suez*، II، صفحات من 80-134.

([2]) اليوميات محفوظة بخط اليد في المتحفي الفني بفيينا. وقام Il BORDIGNON بنشرها في العمل المذكور آنفاً، صفحات من 268-286، ولكن بدون الرسومات.

الدولية في اليوم التالي إلى الإسكندرية، تفحص دي نيجريللي وعيه الفكـري والأخلاقي وكتب في اليوميات: " لو أن مشروع قناة السويس أصبح حقيقـة، وهو ما لم أعد أشك فيه، أعتقد أنني أكثر الناس فائدة لها على مر العصـور والأجيال القادمة". لم يكن هذا الشعور بالكبرياء دون مبرر، ولكنـه شـعور طبيعي بالرضا وحق مشروع للشخص الذي عرف كيف يكون عاملاً مؤثرًا لتحقيق عمل نافع وخالد. وبالنسبة لسلوكه يمكننا أن نؤكد أنه فعل مـا فيـه المصلحة للجميع وأضاف بسماحة نفس قائلا: "هكذا اختتم هذا العـام الـذي اعتبره مهمًا جدًا بالنسبة لي، شاكرًا الله على نعمه، متناسيًا الإهانات الكثيرة وأنا على ثقة تامة بان العناية الإلهية لن تترك الحق والحقيقة".

ولكي نقدر القيمة الحقيقية للعمل الذي قام به دي نيجريللـي كأحـد أعضاء اللجنة الدولية في مصر، علينا أن نتدبر جيدًا في العبارات التي كتبها دي ليسبس إلى البارون بروك في 28 أكتوبر 1855: "المرحلة الأكثر أهمية من العمل هي قرار اللجنة العلمية الأوروبية التي حضرت إلى مصـر فـي أوائل شهر نوفمبر"[1]. وفي الوقت نفسه هناك اعترافات رسمية تؤكد جدارة دي نيجريللي وأحقيته. أولاً، وفقًا للترتيب التاريخي، ما كتبـه دي ليسـبس نفسه، إلى حماته في 27 نوفمبر1855 قائلاً: "نحن جميعًا سـعداء برفيـق الرحلة الجديد؛ وهو رجل بمعنى الكلمة ويمتاز بخبرة واسعة؛ والعلاقات التي تربط بيننا طيبة. ولقد أطلعني على بعض الخطابات التي انتهى من كتابتهـا ليرسلها من القاهرة إلى حكومته. وهو يصر على ضرورة تدخل الدبلوماسية بهدف أن تؤدي مساعيها الحميدة إلى تشجيع الباب العالي للتصـديق علـى خطة الوالي. وكان لأعمال المهندسين الذين أرسلهم إلى خليج الفرمـا عـام

([1]) De Lesseps، *Souvenirs de quarante ans*، المجلد II، ص 292.

1847 أهمية كبرى، أسفرت عن 12 جدولاً تفصيليًا عن النتائج التي أسفرت عنها عمليات القياس، والمقاطع، والميل في العمق البحري بدءًا مـن النهـر وصولاً إلى نقطة محددة في البحر. لقد اقتنع، استنادًا إلى الملاحظات التـي سجلت في الشهور القليلة الماضية، بوجود بعض حركات الرمال في الخليج وهو ما يسهل عملية إرساء السفن، لذا سمح خلال أشـهر مـارس وإبريـل ومايو للإبريق الحربي الذي كان يحمل المهندسين، بالبقاء راسيًا هناك. وفي تلك اللحظة تحققت عملياتهم ونفذت"[1].

وقد تضاعف المديح الموجه إلى دي نيجريللي من قبل كفاءة فنية كبيرة، وهو السيد لينان Linant، الخبير في المناطق وفى مسألة السويس، ورئيس اللجنة، وذلك من خلال الحكم التالي الذي أصدره على جميع أعضاء اللجنة: "الشخص الوحيد في اللجنة الذي ترك بداخلي انطباعًا أنه الأكثر تميزًا هو دي نيجريللي: فكان ينظر للأمور ببعد نظر وبعبقرية حقيقية. أما كونراد، فكان رجلاً إيجابيًا، وعمليًا ومهمومًا بمسألة القناة. ورينود، كان صغيرًا، ويتوه في التفاصيل. وماك كلين كان رجلاً واعيًا، يرغب في معرفة كل شيء قبل أن يصوغ فكرة أو رأيًا. أما باقي المتخصصين، فكانوا متمسكين بأفكارهم الخاصة وغير قادرين على الخلق والإبداع"[2].

---

(1) *Lettres, Journals et documents*، I، 294.

(2) LINANT DE BELLEFONDS، *Mémoires sur les principaux travaux d'utilité publique executés en Egypte*، باريس 1872-1873، ص 216.

وهناك دليل رسمي آخر على الإعجاب الذي كانت تحظى به شخصية دي نيجريللي من الجميع، وهو ما جاء في الخطاب الذي أرسله الوالي سعيد إلى الأرشيدوق فيرديناندو ماسيميليانو، وقام الأخير بقراءته إلى دى نيجريللي أثناء استقباله له في مدينة بولا Pola [1] في 13 يناير: " من بين أعضاء اللجنة الدولية التي تضم عددًا من المهندسين الذين تم تفويضهم من قبل حكوماتهم لدراسة مسألة شق برزخ السويس على أرض الواقع، لفت انتباهي السيد دي نيجريللي وقدرته كثيرًا، وأرى أن قدره ومقامه وكفاءته كانت سببًا في اختيار حكومته له، وأن تعاونه المثمر في أعمال اللجنة، يعد بالنسبة لي، ضمانًا لنجاح هذا المشروع الضخم، الذي تهتم به جلالتك وأتشوق أنا شخصيًا لرؤيته يتحقق"[2].

عقب ذلك بيومين استقبل الإمبراطور فرانشيسكو جوزيف السيد دي نيجريللي، ودار بينهما حوار ودي طويل حول مسألة قناة السويس. وإذا تذكرنا أن دي نيجريللي كان قد أقيل بمنتهى القسوة من أي منصب حكومي بناء على أوامر من جلالة الإمبراطور نفسه، وأخذنا في الاعتبار الأعراف المتبعة في بلاط فيينا آنذاك، نجد أن الجلسة الملكية كانت بمثابة عرض لتقديم الاعتذارات لدي نيجريللي مع وعد رسمي له بأن يُلحق بالخدمة من جديد في منصب رئيس هيئة السكك الحديدية. وبالفعل في مارس التالي تم تعيينه مفتشًا عامًا لجميع خطوط السكك الحديدية النمساوية.

([1]) من يوميات دي نيجريللي، مذكرة بتاريخ 13 يناير 1855.

([2]) فيينا، H H S، الأرشيف المكسيكي، وثيقة رقم 64، ملف 415، 1855.

في اليوم التالي لوصولها للإسكندرية، الموافق 2 يناير 1856، قدمت اللجنة الدولية إلى الخديو سعيد تقريرًا مبدئيًا مختصرًا مع الاحتفاظ بنشر المذكرة المستوفاة في أوروبا. وفى هذا التقرير أكدت اللجنة للخديوي إمكانية إنشاء قناة بحرية مباشرة بين خليج الفرما والسويس." هذا هو نص ما ورد في التقرير- لقد أنهينا عملية الاستكشاف المكلفين بها، وهذا يرجع لأن الظروف كانت مواتية، وإلى توافر الإمكانيات المادية التي وضعت تحت تصرفنا، مما سهل علينا المهمة واختصر فترة عملنا. وخلال هذا الاستكشاف واجهتنا عقبات صعبة جدًا، وهي بمعنى أدق عقبات لا يمكن التغلب عليها، في اتجاه مسار القناة نحو الإسكندرية، في حين ثبت لنا سهولة إنشاء ميناء في خليج الفرما.

" القناة المباشرة التي تبدأ من السويس وتتجه نحو الفرما، هي الحل الوحيد الممكن لمشكلة الاتصال المفتوح في حركة الملاحة من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط؛ التنفيذ سهل والنجاح مضمون. والنتائج ستكون مذهلة بالنسبة للتجارة العالمية: وهناك اتفاق بالإجماع على هذا الأمر"[1].

وعلى إثر هذا التقرير المطمئن، أصدر الوالي في 5 يناير 1856 الفرمان الثاني للامتياز وأقر اللوائح الأساسية.

يتألف مرسوم الامتياز الجديد من 23 بندًا، وهى تأكيد لما جاء في بنود المرسوم الأول المكون من 12 بندًا، مع بعض الإضافات. كما ورد في البندين الرابع عشر والخامس عشر تأكيد رسمي على مبدأ حياد القناة، وتحددت بدقة جميع حقوق الأعضاء المؤسسين وفقًا للبند التاسع عشر.

---

(1) *Percement de l'Isthme de Suez*، II، صفحات من 139-141، *Lettres, Journals et documents*، I، صفحات من 320-321.

ينص البند التاسع عشر على:

" قائمة الأعضاء المؤسسين الذين أسهموا بأعمالهم ودراساتهم، ورؤوس أموالهم لتحقيق هذا المشروع قبل تأسيس الشركة، سيتم تحديدها من قبلنا.

" بعد الاستقطاع المخصص لصالح الحكومة المصرية بموجب البند رقم 18، سيتم توزيع حصة من صافي الدخل السنوي للشركة قدرها 10% للأعضاء المؤسسين أو لورثتهم ممن لهم الحق في ذلك".

أما بالنسبة للثمانية وسبعين بندًا التي تشكل القوانين الأساسية، كان الجزء الأعظم منها يتناول النظام الداخلي والتدابير المالية. وهذه القوانين ليست إلا إعادة للقوانين نفسها التي تنظم العمل بجميع المؤسسات مجهولة الهوية.

والجدير بالذكر أن النص التركي للقوانين الأساسية، المحفوظ بأرشيف القصر الملكي بالقاهرة، يتميز بإضافة غير واردة في النص الفرنسي. كانت أهم إضافة ضمن البند رقم 77: "يتكون مجلس الإدارة على النحو التالي ويستمر طيلة فترة الأعمال والسنوات الخمس التالية لافتتاح القناة البحرية"، ولكنه أغفل أسماء الأعضاء الذين ورد ذكرهم في النص التركي. وهم: دي ليسبس بصفته رئيسًا، وريزنير، وكونراد، وماك كلين، ودي نيجريللي، ورينيير، وليبسو، وريفولتيللا، وباليوكابا، ورينديل، ولينتز، وهاريس، كمديرين. وكما لاحظنا هناك ثلاثة أشخاص من أصل إيطالي، ضمن الاثنى عشر شخصًا الممثلين لأهم الدول.

وإذا ما قورنت الحقوق التي يمنحها الفرمانان للقومبانية بالمهام المكلفة بها، يتضح على الفور أن الأولى تفوق الثانية بمراحل. لاسيما وأن الأراضي الممنوحة من الوالي للقومبانية بالمجان سواء بطول القناة البحرية

أو بطول القناة النابعة من النيل يعتبر أمرًا خطيــرًا. وبمجــرد أن عــرف مضمون الفرمان الأول، اقتنع الجميع بأن المزايا الممنوحة للقومبانية أكبــر بكثير من المزايا التي احتفظ بها الوالي لنفسه.

وهذا هو ما كتبه القنصل التوسكاني، دي روسيتي إلى وزير الشئون الخارجية بفلورنسا، ليبلغه بنسخة الامتياز الأول: "لست فــي حاجــة لكــي أخبركم كم هي مثمرة ومجدية تلك الامتيازات التي منحها جلالته إلى الســيد دي ليسبس والى الشركة الجديدة الجاري إنشاؤها، ولم يسبق أن حصل أحــد على مثل هذه الصلاحيات من قبل أي حكومة."[1] والانطباع نفسه كان لدى أعضاء شركة الدراسات مما دفع أحدهم للحديث في هذا الشأن قائلاً: "نظرة واحدة على شروط هذا الامتياز كفيلة بأن تكشف حجم المزايا الضخمة التي منحها للمشروع"[2].

ويفهم من ذلك، لماذا كان جميع المــؤرخين المصــريين[3]، بــدون استثناء تقريبًا، قاسيين في الحكم على سعيد، ليس فقط بســبب الامتيــازات

([1]) فلورنسا، أرشيف الدولة، الشئون الخارجية، ملف رقم 2553، تقرير بتاريخ 25 ديسمبر 1854 القاهرة،.

([2]) *Urkunden*، صفحات من 180-181. كان دي ليسبس عند رأيه، انظر الخطاب الموجه إلى" التايمز" في 30 أكتوبر 1855 في *Lettres, Journals et documents*. مجلد I، صفحات من 271-285. كان رجال القانون أيضًا يؤيدون الرأي نفسه؛ انظر Dedreux، *Der Suezkanal im internationalen Kechte* Tubınga 1913، ص12.

([3]) انظر على سبيل المثال، إلياس الأيوبي ELYÀS AL-AYYUBI، *تاريخ مصر في عهد الخديو إسماعيل*، القاهرة 1923 ، مجلد I، ص 325 وما يليها؛ عبد الرحمن

المبالغ فيها التي منحها للقومبانية، ولكن أيضًا بسبب لجوئـه إلـى شـركة مجهولة الهوية للقيام بتنفيذ مشروع القناة، وعدم تأكده مـن موافقـة البـاب العالي وضمانات القوى العظمى، قبل منح الامتيازات، كما تقتضي سياسـة محمد علي الحكيمة، التي كان يدركها سعيد جيدًا. ودائمًا ما يذكر المؤلفـون المصريون اسم دي ليسبس مقرونًا بالمثل المصري القائل:" سكتنا له دخـل بحماره".

لذا ليس أمرًا مثيرًا للدهشة أن يضطر الخديو إسماعيل فيما بعد، من أجل مصلحة الدولة العليا، إلى انتزاع بعض من حقوق القومبانيـة، متكبـدًا تضحيات مالية جسيمة.

الرافعي، عصر *إسماعيل*، 2 مجلد، القاهرة 1932 ؛ محمد رفعت، *Storia politica dell'Egitto nei tempi moderni*، القاهرة 1932؛ صبري، *L'Empire égyptien sous Ismail et l'ingerence franco-anglaise*، باريس 1933. لقد كرس صبري للقناة الفصلين الثاني والسادس من مجلده، وقدم نقدًا لاذعًا لضعف سعيد وتعسف دي ليسبس. وهذا هو الحكم الذي أصدره:" تاريخ قناة السويس ليس أكثر من تابع للاضطرابات السياسية التي تمر بها مصر والنزاع المالي القائم بين الحكومة والقومبانية. لقد استغل دي ليسبس مكانته لدى سعيد لكي يحشر إصبع مصر في ترس العجلة، وبعد الإصبع اليد، ثم الذراع، وبعد اليد الجسم كله الذي تم سحقه بلا رحمة".

الفصل الرابع عشر
تبني مشروع دي نيجريللي مشروعًا تنفيذيًا أقرته اللجنة الدولية

لم يستطع باليوكابا، المقيم فى تورينو بسبب التزاماته الوزارية وظروفه الصحية، أن يرافق زملاءه في اللجنة الدولية خلال رحلتهم إلى مصر. ولكنه أراد أن يقدم مساهمة فعالة في هذا العمل، فبينما كانوا هم منشغلين بدراسة البرزخ، وضع هو مذكرة عنوانها: تأملات حول مد الشواطئ، وتراكم الرمال في البحر الأدرياتي، كما كان متبعًا في إنشاء خليج الفرما[1]. كان باليوكابا في مثل هذه الأمور هو الأكفأ على الإطلاق على مستوى أوروبا؛ فالسد الذي أنشأه في مالاموكو Malamocco ليمنع جفاف مستنقع فينيسيا قد اكتسب شهرة عالمية. وعن طريق تأملاته تمكن باليوكابا من إيجاد حل لواحدة من أخطر المشكلات المتعلقة بإنشاء قناة السويس.

عند طرح مسألة شق البرزخ للنقاش، نجد أن أقوى اعتراض يمكن أن يقدمه المعارضون، ويعتبرونه من وجهة نظرهم عقبة لا يمكن تجاوزها، هو صعوبة إنشاء ميناء جيد ليكون مصبًا للقناة في البحر المتوسط مع الاحتفاظ به مفتوحًا بصورة دائمة. وبالتأكيد تمثل تلك العقبة المزعومة السبب

---

(1) نشر في "Giornale dell'Ingegnere"، ميلانو 1856، ملف بتاريخ إبريل- مايو، وفي "Rivista Contemporanea"، تورينو 1856، ملفXXIII (يونيو)؛ كما طبعت في كتيب مستقل من قبل الطبوغرافية الاقتصادية الصادرة من Barera، تورينو 1856، وانتشرت ضمن نشرات البرزخ باللغتين الإيطالية والفرنسية. وقد أدمجها دي ليسبس، مترجمة باللغة الفرنسية، ضمن الوثائق الخاصة بقناة السويس، *Percement*، II، 167-195.

الرئيسي وراء إصرار المتخصصين على التصميم غير المباشر، فكان ينتابهم شعور بالخوف من أن تغطى الرمال الميناء الذي يعتبر مصبًا للقناة في خليج الفرما، ولذا رأوا أن الميناء الأنسب للقناة على البحر المتوسط لن يكون سوى الإسكندرية.

ولم يتردد تالابوت، المعروف بكونه واحدًا من أفضل المتخصصين في هذا المجال، في التفوه بتلك العبارات، في الدراسة التي أشرنا إليها سابقًا، بعد قيامه بدراسة تفصيلية لظروف الجغرافية الطبيعية للدلتا وشواطئها: "واستنتج مما سبق: أولاً: أن القناة المباشرة سواء كانت مزودة بسدود أو بدونها تلاقي اعتراضًا جذريًا، نظرًا للاستحالة المطلقة للحفاظ علي مستوى عمق كافٍ في خليج الطينة ولضخامة النفقات اللازمة، سواء من أجل المحاولة أو من أجل إنشاء مرسى، ثانيًا: لأنها أكثر تكلفة من التصميم المار بوادي النيل". وكان قبلها بقليل قد تساءل: "أليس واضحًا أن جميع المحاولات خارج الإسكندرية قد باءت بالفشل، وجميع النفقات والمجهودات المبذولة لم تسفر سوى عن قناة متعذر تنفيذها ومنافذها مستحيلة؟" [1]

لقد أراد باليوكابا أن يخلص الأرض من جميع الأخطاء التي كانت للأسف تؤكدها سلطة تالابوت ويدافع عنها باقي الخبراء.

في الجزء الأول من عمله وصف باليوكابا بالتفصيل جميع الأحوال الهيدروغرافية للبحر الإدرياتيكي، التي تتشابه إلى حد كبير مع طبيعة السواحل الإفريقية الممتدة من مصب نهر النيل حتى خليج الفرما. وبالتالي فهو يوضح كيف أن الإجراءات التي اتبعها من أجل الحفاظ على ميناء مالاموكو آمنا في الأراضي المعرضة للفيضان بالشواطئ الغربية للبحر

([1]) ص 523 و522 من الدراسة التي سبق الحديث عنها.

الإدرياتيكي، والتي من الممكن أن تطبق على جميع المواني والقنوات الصناعية في المناطق الفيضانية بوجه عام من أجل الحفاظ عليها حتى لا تغطيها الرمال، تنطبق أيضًا على مرسى الفرما. والوضع هنا يشبه الوضع في سواحل الإدرياتيكي، فمن أجل حماية الموانئ من المواد التي يحملها التيار الساحلي المتجه من الغرب إلى الشرق، سيكون من الأنسب إنشاء حاجز للأمواج أو سد غرب الميناء، على أن يمتد في مياه البحر بطول كاف يسمح بإيقاف المواد المنقولة بفعل التيار الساحلي وإجبارها على الدخول في عمق أكبر لا يسمح لها بالوصول إلى الشاطئ بفعل حركة الأمواج. ومن أجل تأمين الميناء والمحافظة عليه بصورة أفضل يرى باليوكابا أنه من الضروري إنشاء حاجز آخر للأمواج شرق الميناء، موازيا للحاجز الأول وأقصر طولاً، وربما يكون أكثر ملاءمة، لأنه في الاتجاه المعاكس. وبناء على هذه المعلومات استخلص باليوكابا نتيجة واحدة وهي أن الدوافع التي كانت تؤيد فكرة إنشاء قناة غير مباشرة ليست قائمة على أسس راسخة، لأنها قائمة على افتراض خاطئ وهو أن الميناء الواقع على مرسى الفرما لن يكون في منأى عن طمي النيل، القادم من التيار الساحلي. وبالتالي ليس هناك أدنى شك في أن القناة المباشرة أفضل من مثيلتها غير المباشرة. ورغبةً منه في إضفاء أهمية كبرى لبحثه، وجه باليوكابا نقدًا لاذعًا للتصميمين الشهيرين الذين وضعا من أجل إنشاء القناة غير المباشرة، أحدهما: خاص بالسيد باولينو تالابوت[1]، الذي وضع تصميمًا هندسيًا يبدأ من السويس إلى القاهرة

---

(1) *Le Canal des deux Mers d'Alexandrie à Suez, moyens d'exécution*، نشر في "Revue des deux Mondes"، عدد 1 مايو 1855، وكذلك في كتيب مستقل.

ومن القاهرة إلى الإسكندرية. والآخر من تصميم الأخوين اليسيو Alessio وايميليو باروت Emilio Barrault [(1)]، اللذين كانا يؤيدان فكرة أن تتبع القناة أولاً من الشمال نحو مرسى الفرما، ومنه تتجه ناحية الغرب مرورًا بسواحل الدلتا، على مقربة من البحر، وصولاً إلى الإسكندرية.

وبعد دراسة متأنية ودقيقة أصدر باليوكابا حكمًا نهائيًا قاسيًا على تصميم تالابوت، حيث أكد أن تلك العقبات الجسيمة التي تعوق تنفيذ هذا التصميم لا يمكن اعتبارها عقبات لا يمكن اجتيازها، ولكن يلزم من أجل التغلب عليها سنوات طويلة من العمل، والمجهود الضخم والأموال الطائلة، وهو أمر لا يتناسب مطلقًا مع حجم الفائدة التي ستعود بها مثل هذه الملاحة البطيئة المليئة بالعراقيل في قناة تبلغ مساحتها 400 كم، ويقطعها عدد هائل من السدود والأهوسة، التي تغذيها صناعيًا بعض المضخات البخارية، وبالتالي لا يمكنها أن تنافس سكك حديدية جيدة.

وقد أنهى باليوكابا دراسته لتصميم باروت Barrault باتهام أكثر قسوة، فهو يرى أنه من المستحيل تنفيذ هذا المشروع. وإذا أمكن تنفيذه، فلن يمكن الحفاظ عليه، لأن هذا المشروع يحمل في طياته دماره ودمار مصر بالكامل في موسم الفيضانات الموسمية بنهر النيل. واختتم باليوكابا حديثه مؤكدًا أنه في حالة عقد مقارنة بين الصعوبات، والمخاطر، والتجاوزات التي يمثلها التصميمان غير المباشرين وبساطة التصميم المباشر وسرعة مجرى المياه به وسهولة الحفاظ عليه، يتأكد لنا أنه لا يوجد ما يستدعى التردد في الاختيار.

---

(1) في *Le Canal de Suez et la question du tracé* "Revue des deux Mondes" عدد 1 يناير 1856.

في الوقت الذي كان باليوكابا يحارب فيه بضراوة ضد أخطاء ومخاطر التصميمين غير المباشرين، كان دي نيجريللي العائد للتو من مصر، يشن معركة ضد الأضرار التي قد تنتج عن إنشاء السدود، وهى معركة أكثر شراسة من التي شنت على التصميمات غير المباشرة، لأنه إذا كان البعض، مثل لينان[1]، قد غيروا وجهة نظرهم باختيارهم المجرى المباشر بدلاً من المجرى غير المباشر، فما زال الجميع، إن جاز القول، بدون استثناء بما فيهم لينان وأعضاء اللجنة الدولية متحيزين لفكرة ضرورة إنشاء السدود. فبدون السدود، ستصبح تلك القناة التي تتغذى مباشرة من البحرين، عبارة عن حفرة وحلة وراكدة.

وعلى النقيض ثبت لدي نيجريللي تمامًا بعد الدراسات التي أجريت على أرض الواقع، صحة التصميم الذي وضعه هو شخصيًا منذ عام 1847، القائم على فكرة إنشاء قناة مباشرة ذات مستوى طبيعي، موحد ومستمر، بدون سدود أو دعامات، تربط بين خليج الفرما وخليج البحر الأحمر. وقد توصل دي نيجريللي إلى هذا الحل البسيط العبقري بما يتوافق مع العوامل الجيولوجية القديمة والوضع الجغرافي الحالي للبرزخ.

وبعد عودته من مصر بدأ دي نيجريللي في الدفاع عن تصميمه عن طريق بعض الكتابات التي طرحها على الباحثين وعلى الرأي العام. ونذكر من أهمها المؤتمر الذي عُقد في 31 مارس 1856 بالجمعية الجغرافية بفيينا، والمذكرة التي نشرت في مايو من العام نفسه في المجلة الألمانية (النمسا)، والتي أعيد نشرها مرة أخرى باللغتين الفرنسية والإيطالية في

([1]) حول تغير أفكار لينان بشأن مجرى القناة، انظر MAZUEL.

النشرات الإيطالية والفرنسية الخاصة ببرزخ السويس، التي صـــدرت فـــي تورينو وباريس، كما تم توزيع مختصر لها.

خلال المؤتمر أشار دي نيجريللي في مستهل حديثه إلى المحاولات التي أجريت منذ الآف السنين من أجل التوصل لحل لتلك المشكلة الخطيرة، والتي ظهر خلالها إصرار الشعوب على إنشاء طريق مواصلات أكثر اختصارًا بين الشرق والغرب. وذكر أنه في عام 1847 اقترب مشروع برزخ السويس من الحل على يد شركة الدراسات. وفي النهاية أوضح كيف أن طبيعة أرض البرزخ نفسها، التي تعتبر واديًا مليئًا بالبحيرات كانت تمر به البحار في العصور الجيولوجية القديمة، توحي بالحل الأمثل للمشكلة، وهو إنشاء قناة مباشرة عبر الوادي بدون الحاجة إلى أي سدود.

وفي المذكرة أصر بحماس أكثر على الخسائر التي قد تسفر عنها السدود والأضرار التي قد تلحق بالقناة. وعبر دي نيجريللي قائلاً:" أي محاولة لجعل منسوب مياه القناة أعلى من منسوب مياه البحرين عن طريق الأنظمة الصناعية والتغذية من ماء النيل، قد تؤدي، وفقًا لاقتناعنا التام، إلى فشل مشروع القناة. ولهذا السبب بالتحديد نحن لا نريد أن نسمع من يتحدث عن إنشاء السدود". وهكذا اختتم المذكرة: "بالتالي لا وجود للسدود، ولكن قناة حرة بصورة دائمة، تتغذى من مياه البحرين، وتسمح بعبور السفن مختلفة الأحجام؛ على أن تغطى ضفتي القناة بالحجارة، حيث توجد كميات كبيرة من الرمال؛ وفي المستقبل القريب سينشأ، في منتصف القناة، وبالتحديد في الحوض الطبيعي ببحيرة التمساح، ميناء كبير، شكلته بالفعل العوامل الطبيعية وفيه ستصب القناة المرتبطة بالنيل.

"في تلك الحالة فقط، ستكون السدود ضرورية، لأن منسوب مياه النيل عند القاهرة سيكون أعلى من منسوب المياه في القناة البحرية ببحيرة التمساح بحوالي 42 قدمًا، ولأن مياه النيل ينبغي ألا تندمج مع مياه القناة الرئيسية سواء لأسباب صحية أو لمنع تكوّن الوحل... هذا النظام الخاص بشق القنوات سيكمل شبكة المواصلات المصرية مع بعض المميزات غير المؤكدة في جميع الأنشطة التجارية بالبلاد. ستصبح مصر محاطة بالبحار من ثلاث جهات، وستزداد طاقتها الإنتاجية بصورة ملموسة، وأمام مبادرات جميع الأمم ستتفتح كميدان، وستستثمر رؤوس الأموال، التي كان من الممكن أن تكون مثمرة، عن طريق الدوران حول طريق رأس الرجاء الصالح، مرة واحدة في العام، أربع مرات أكثر بمكاسب مرضية"[1].

لقد ناقشت مكاتبات باليوكابا ودي نيجريللي علنيًا المهمة التي تنتظر اللجنة الدولية في جلساتها القانونية المقبلة. لقد توصل المهندسان الإيطاليان إلى حل حاسم لمشكلتين هما أصعب وأهم المشكلات التي تعوق المشروع التنفيذي لقناة السويس: وهما مشكلة التصميم ومشكلة السدود؛ وعلى اللجنة أن تتخذ قرارًا فيما يخص الحلول المقترحة.

وبالفعل عُقدت الاجتماعات بباريس في 23، و24، و25 يونيو 1856، بواقع مرتين يوميًا، وبذلك وصل إجمالي عدد الاجتماعات المنعقدة إلى 6 جلسات. وجدد الجميع طلبهم لباليوكابا حتى يقبل منصب الرئيس،

---

(1) *Die gegenwärtigen Transport-und Kommunicationsmittel Aegptens mit Beziehung auf die beantragte Durchstechung der Landenge von Suez* في مجلة فيينا "Austria"، مجلد III، 1856، ص 1 وما يليها؛ وأعيد نشره في "Bollettino dell'istmo di Suez" 1856، ص 283 و 311-320.

ولكنه رفض بلطف متعللاً بأسباب صحية، وهو ما لم يمنعه من المواظبة على المناقشات. وفي هذه المرة أيضًا احتفظ كونراد بمنصب الرئيس.

في الاجتماع الأول أشار الرئيس إلى مشكلة التصميم باعتبارها المشكلة الأولى التي يجب أن تشغل اهتمام اللجنة. هناك أربعة تصميمات رئيسية هي محل النقاش: اثنان منهما عن التصميم غير المباشر، إحداهما: مقدم من تالابوت والآخر من الأخوان باروت Barrault؛ واثنان عن التصميم المباشر، أحداهما: مقترح من قبل المهندسين لينان وموجيل في شكل مخطط للمشروع، والقائم على فكرة إنشاء قناة تتغذى مباشرة من النيل ومزودة بعدد من السدود على الجانبين، والآخر: مقدم من دي نيجريللي، الذي ألغى فكرة إنشاء السدود، واقترح أن يكون الربط بين البحرين في المستوى الطبيعي، على أن يكون الاتصال بصورة مباشرة، ومفتوحًا دائمًا بين البحرين: بسفور حقيقي بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، سبق وأن شكلته الطبيعة في عصور جيولوجية قديمة سيصير هو القناة على أرض الواقع.

الاتهام الرئيسي، الذي وجهه باليوكابا في *تأملاته* للتصميمات ذات المجرى غير المباشر، كان من وجهة نظره حكمًا نافذًا ومتفقًا عليه، لذا لم تضيع اللجنة الدولية في أولى جلساتها وقتًا للرد على الأنظمة غير المباشرة المقترحة لشق القناة[1].

---

(1) توجد محاضر اجتماعات اللجنة الدولية بباريس في مجلد III، ضمن الوثائق التي جمعت بمعرفة دي ليسبس، *Percement de l'Isthme de Suez*(باريس 1856)، صفحات من 265-366، بالإضافة إلى تقرير مطول للجنة نفسها عن جميع الأعمال والمشاورات، صفحات من 1-232.

وبالرغم من أن مكاتبات دي نيجريللي المعارضة لنظام السدود كان لها تأثير كبير لا يقل أهمية عما أكده باليوكابا بشأن التصميمات غير المباشرة، إلا أن المناقشات حول مسألة السدود استغرقت وقتًا طويلاً وكانت مليئة بالتناقضات. لم تكن الأغلبية العظمى من أعضاء اللجنة على اقتناع تام بدقة البراهين التي قدمها دي نيجريللي، وإذا كانوا في النهاية قد أعلنوا موافقتهم على مشروعه، إلا أنهم وضعوا بعض التحفظات بسبب عدم اقتناعهم بالأمر. ولولا الثقة الكبيرة التي أبداها دي نيجريللي من خلال مكاتباته والعبارات التي تؤكد صحة أرائه، لصوتت اللجنة لمشروع السدود، وقررت إنشاء قناة غير ملائمة لحركة المرور وغير مجدية للملاحة الضخمة. لم يكن لأعضاء اللجنة الدولية والفنيين بوجه عام، أن يقروا بضرورة إلغاء فكرة إنشاء السدود، إلا بعد نجاح القناة التي ستنشأ وفقًا لبرنامج دي نيجريللي.

ولهذا الغرض فإنه من المجدي إلى حد كبير قراءة المحضر الرسمي الذي تم فيه تلخيص المناقشة التي دارت حول فائدة السدود. وفيما يلي نسرد أهم النقاط الرئيسية: "طرح دي نيجريلي في رأيه مشروع القناه الخالية من السدود والعوائق داخل ممر البحيرات ...حارب دي نيجريلي نظام السدود واعتقد باليوكابا أنه في حالة امتلاء البحيرات المرة، لن تصبح السدود مجدية. وكان رأي جور Jaures متوافقًا مع الرأي السابق. في حن قام السيد رينو Renaud بالرد علي جميع الاعتراضات الموجهة ضد نظام السدود. وتكفيه ثلاثة، على الأكثر لتجنب حدوث أي أعطال. ورأي كونراد Conrad إنشاء سدود من باب الاحتياط، على أن تكون هذه السدود مفتوحة بانتظام ومن الممكن إغلاقها، إذا كانت هناك حاجة لذلك. وبناء على دعوة السيد الرئيس، قام المهندس التابع لجلالة والي مصر بعرض الدوافع التي أدت إلى

تأييد فكرة نظام السدود في المشروع التمهيدي: توفير الوقت، ضمان الحفاظ علي ضفاف النهر، والحماية من تراكم الرمال...

"وقد طلب السيد ليوسو تأجيل إنشاء تلك السدود لحين أن تثبت أهميتها فيما بعد. وقد وافقت اللجنة على هذا الاقتراح" [1].

كما تناولت اللجنة باستفاضة مسألة إنشاء السدود والأرصفة البحرية لحماية مصبات القناة في البحر. كانت الآراء متضاربة، ولكن باليوكابا رجح المفهوم الصحيح بأن التكريك لا يمكنه أن "يحافظ على القناة صالحة للملاحة من خلال أعماق صغيرة، فالرياح والمد والجزر سوف يعيقانها ويجعلانها متعرجة، ومن الضروري حتى تصبح الأعماق والاتجاه صالحة من تثبيت أرصفة بحرية" [2].

وفقًا لآراء باليوكابا، تم نقل مصب القناة في البحر المتوسط من سهل الطينة، حيث اقترح واضعو مخطط المشروع، حوالي 28 كيلومترًا ونصف غربًا. وبالتالي، انتقلت إلى مصب الفرع القديم لبحيرة تانيس، عند صان الحجر. وهنا يشكل ساحل البحر تحدبًا يقسم خليج الفرما إلى تجويفين، الأول: تجويف الفرما الواقع شرقا والآخر: تجويف الديبة غربًا، وسيمثل العمق البحري أكبر انحدارًا له، عند وصوله إلى عمق 10 أمتار على مسافة تبعد 3000 متر عن الساحل.

في الحقيقة كان نقل منفذ القناة إلى صان الحجر سيزيد طول القناة حوالي 7 كيلومترات؛ ولكن هذا الاعتبار أُلغي نظرًا للوفر الكبير الذي يمثله

([1]) صفحات من 346-349، محضر الجلسة المنعقدة بتاريخ 24 يونيو.

([2]) صفحة 358، محضر الجلسة المنعقدة بتاريخ 25 يونيو.

في تكاليف تحصين الميناء. وعلى الجانب الآخر، في حالة وجود زيادة في النفقات، سيكون الحل هو الأكثر منطقية وقبولاً.

وتخليدًا لصان القديمة وتمجيدًا للأمير الذي حكم مصر وأعطى الامتياز الأول لإنشاء القناة، أطلقت اللجنة اسم سعيد على الميناء الذي سيقام عند مصب القناة في البحر المتوسط.

وذُكر بوضوح في التقرير النهائي للجنة أن الحل الأمثل لمشكلة منفذ القناة في البحر المتوسط مستوحى من التجارب التي أجريت في مالاموكو، كما تكررت تقريبًا عبارات باليوكابا نفسها المستخدمة في *"الحيثيات"*: " وهكذا انهار بالنسبة لنا الاعتراض الوحيد الموجه للتصميم المباشر. افتتاح قناة عبر شاطئ خليج الفرما ليس أمرًا مستحيلاً بل هو عمل أكثر سهولة من إنشاء قناة بميناء مالاموكو الذي تم العمل به في ظروف أكثر صعوبة ولهدف أقل أهمية"[1].

قدم دي نيجريللي موجزًا وافيًا للآراء المتباينة داخل اللجنة حول المشكلة الرئيسية، وهى مشكلة السدود، في خطاب وجهه إلى ريفولتيلا: "كما تعلمون، فإن اقتراحي قائم على إنشاء قناة حرة بدون أي عوائق، خالية من السدود أو الأهوسة، تتغذى من مياه البحر؛ في حين يريد الإنجليز إنشاء قناة تربط البحر الأحمر بالنيل، يمكن عبورها فقط من ميناء الإسكندرية، وتقام بها سدود. أما فرنسا كانت تأمل في إنشاء قناة تشبه القناة التي اقترحتها، ولكن بإضافة سدود عند البحرين. وكذلك هولندا كانت تميل إلى استخدام السدود، ولكنها كانت ترغب في إنشائها كإجراء احتياطي.

([1]) العمل السابق، ص 116.

"كانت المناقشات الدائرة خلال الجلسات طويلة وساخنة. وقد انحاز الوزير باليوكابا وممثلو البحرية الإنجليزية والفرنسية إلى مشروعي، الذي حظي في النهاية بموافقة اللجنة واستحسانها.

"انتهت الخطوة الأكثر أهمية؛ وعلينا الآن أن نتأهب لاستكمال التفاصيل. سوف ينشر التقرير العام للجنة وسيقوم الوالي بإرسال وزير الشئون الخارجية إلى القسطنطينية، حتى يتمكن بمعاونة النمسا وفرنسا، من الحصول على موافقة الباب العالي" [1].

في التقرير النهائي أقرت اللجنة بأفضال دى نيجريللي في إعداد المشروع التنفيذي للقناة؛ ولكنه لم يكن اعترافًا واضحًا وصريحًا. فتلك اللجنة الحريصة كل الحرص على أن تبدي انصياعها للوالي، نسبت إلى مخطط المشروع أهمية كبرى، لا يستحقها، في التعريف بالمشروع الذي تم الاتفاق عليه: حيث ورد حرفيًا في الصفحة رقم 23 من التقرير: "يجب علينا أن نشير إلى أن مشروع التصميم المباشر الذي وضعه دي نيجريللي عام 1847، وقد توصل بدراساته في تلك الفترة، إلى حل للمشكلة يشبه تمامًا ما اقترحه المهندسان لينان بك وموجيل بك". هذا الأمر لم يكن صحيحًا على الإطلاق. فلا يوجد أي وجه شبه بين المشروعين باستثناء اقتراح المجرى المباشر، وهو ما كان تتفق فيه باقي المشروعات، أما في غير ذلك فهما مختلفان تمام الاختلاف. والطابع الأساسي الذي يميز مشروع دي نيجريللي هو عدم وجود سدود، وهو ما كان يصر أصحاب مخطط المشروع على ضرورة إنشائها. وعلى وجه العموم يستحق أصحاب تلك التصميمات الذين قاموا بدراسة مسألة القناة باستفاضة على أرض الواقع منا كل التقدير

---

(1) من الأوراق التي خلفتها ماريا جروا نيجريللي.

لمحاولتهم إيجاد حل للمسألة، ولكن دراساتهم كانت خاطئة ولا تتفق مع ما جاء في علم الجغرافيا الطبيعية سواء فيما يتعلق بأهمية وجود السدود من عدمها أو اختيار الموقع الملائم ليكون مصبًا للقناة على البحر المتوسط. عدم كفاءة وأخطاء تم تداركها بفضل حكمة دي نيجريللي وباليوكابا وخبرتهما العملية التي كانا يتمتعان بها.

وإذا كانت اللجنة لم تعترف في تقريرها بأفضال دي نيجريللي، إلا أنها فعلت ذلك في مناسبة أخرى، وربما تكون أكثر أهمية. لقد شارك باليوكابا ودي نيجريللي في الهجوم على ستيفينسون، الذي سنتحدث عنه في أحد الفصول القادمة، بالإضافة إلى العديد من أعضاء اللجنة الدولية، عن طريق بعض الملاحظات الموجزة، في حين قدم الرئيس تقريرًا منفصلاً في هذا الصدد. في التقرير الأول والرد الثاني أقر الجميع بفضل دي نيجريللي ونسبت إليه أبوة التصميم المتفق عليه لتنفيذ القناة؛ ولم ترد أي إشارة إلى لينان وموجيل. وقد ورد ما يلي في الملاحظات الموجزة: "أحد هؤلاء المهندسين، هو السيد دي نيجريللي، زميلنا ومساعدنا في مصر، الذي لم يتخل أبدا عن مشروع إنشاء البسفور عبر البرزخ، ورأى أن التساوي بين منسوب المياه في البحرين يشكل سهولة في تنفيذ المشروع، وقد كان على حق في اعتقاده"[1]. وجاء ما يلي في التقرير الشخصي المقدم من رئيس اللجنة: " وضع تالابوت مشروعًا للربط غير المباشر، وهو ما رفضته اللجنة الدولية لأسباب منطقية. وفي عام 1847 وضع دي نيجريللي، مشروع التصميم المباشر، الذي ثبتت صحته خلال الرحلة التي قامت بها اللجنة عام 1855. وبالتالي ليس صحيحًا أن المهندسين جميعًا بما فيهم ستيفينسون قد

---

(1) *Lettres, journal et documents*، مجلد III، باريس 1877، ص 7.

تخلوا جميعا عن المشروع، والدليل على ذلك أن احدهم وهو تـالابوت، قـد وضع مشروعًا بارعًا وجديرًا بالاهتمام للاتصال غير المباشر، والآخر: وهو دي نيجريللي وضع تصميمًا للاتصال المباشر، وقد شعر الأخيـر بالسـعادة الغامرة عند علمه بموافقة اللجنة الدولية على تبني هذا المشروع". كان لتلك الأدلة التي لا تدع مجالاً للشك، قيمة كبيرة فيما تم إيداعه مـن مجموعـات الوثائق بمعرفة دي ليسبس شخصيًا.

وهناك مؤلف فرنسي، سبق ذكره، قام مؤخرًا بعمل دراسة متعمقـة عن حياة لينان مستفيدًا من المادة العلمية غير المنشورة التي خلفها الأخير في مصر، وقد توصل إلى النتيجة التالية بعد عقد مقارنة دقيقة بين التصـميمات المختلفة الخاصة بحفر القناة:

"لقد وضع نيجريللي مشروعًا مباشرًا ينطبق تصميمه مع المشـروع الذي سبق وأن اقترحه منذ عدة سنوات. وهذا المشروع لا يختلف كثيرًا عن باقي المشروعات التي وضعت من قبل وقد اقترب من أفكار لينان. ويرجـع له الفضل في الإشارة الي عدم ضرورة إنشاء الحـدود والسـدود، ويمكـن لمصمم هذا المشروع أن يطالب بأحقيته في التوصل للحل النهائي والحاسـم لتلك المشكلة" (1).

هذا الحكم ليس أكثر من مجرد تأكيد على باقي الأحكـام المتشـابهة التي صدرت في هذا الشأن، والتي ستصدر أيضًا، وتتوافق تمامًا مع حقيقـة الأمور.

---

(1) Mazuel، السابق ذكره، ص 324.

ومن المدهش حقًا أن السيد دي فوج De Vogue، رئيس قومبانية القناة، في جلسة الجمعية السنوية المنعقدة في 6 يونيو 1939، سخر من التأكيد الإيطالي بأن أبوة التصميم النهائي لقناة السويس تنسب إلى دي نيجريللي، وهذا نوع من التزييف في التاريخ والحقوق. والضحكة التي استقبلت بها الجمعية العمومية كلمات الرئيس تضاف إلى جهله وجهلها[1]. فهم إذا كانوا لا يريدون أو لا يعرفون كيف يجتهدون في دراسة الأمور بجدية وفقًا للمصادر المباشرة، فقد كان الأحرى بهم على الأقل أن يشعروا بضرورة الاستعانة بمجلدات الوثائق التي جمعها من يحتفلون به بوصفه المصمم العبقري الوحيد لقناة السويس، أو طلب معلومات من الكتاب الذين يكتبون بلغتهم.

يعد نجاح مشروع دي نيجريللي انتصارًا للحق فلا يوجد أحد مثل دي نيجريللي كرس فترات طويلة من حياته بمنتهى الحب من أجل التوصل إلى حل للمشكلة، مستفيدًا من خبراته الفنية المتعمقة. كما يرسخ انتصار مشروع دي نيجريللي أيضًا الشرط الأساسي الوحيد لضمان نجاح المشروع.

لم تكن القناة المزودة بالسدود لتخدم أبدًا الملاحة الضخمة التي من المتوقع أن تبدأ في عبور القناة بعد الافتتاح بسنوات قليلة، أو لتضمن للقومبانية والمساهمين تلك المكاسب الضخمة التي يحصلون عليها.

ويتمثل الفضل الذي يشكل مجد دي نيجريللي الخالد، ويجعل الجميع يعتبرونه المبدع الحقيقة لقناة السويس، في أنه منذ دراساته الأولية، توصل بعبقرية وسهولة إلى الحل الأمثل والجذري للمشكلة، وكان هو الوحيد الذي اقترحه، والوحيد الذي دافع عنه أمام زملائه وأمام الرأي العام. ولن نتحدث

([1]) انظر، جريدتي "Temps" و" Journal des débats".

عن التصميمات غير المباشرة المقدمة من ليبير وتالابوت، ومن الأخوين باروت، لأنها تصميمات طويلة ومعقدة ومكلفة، وفى الوقت نفسه لن تعود بفائدة على حركة الملاحة الضخمة، وستكون سببًا في حدوث اضطراب حقيقي في نظام المياه في مصر السفلى،؛ ولكن جميع التصميمات المباشرة المقترحة حتى الآن، من قبل اندرسون Anderson وفيتش Vetch، واوركهارت Urquhart، وكلاركسون Clarkson، ولينان Linant وموجيل Mougel[1] فجميعها تتضمن فكرة إنشاء السدود، باعتبارها ضرورية ولا يمكن الاستغناء عنها، حتى وإن كانت ستحد من الفائدة التي ستقدمها القناة.

وفضلاً عن أن نظام دي ليسبس كان هو الوحيد الذي سيضمن تنفيذ عمليات تطوير وتوسيع في القناة بسهولة وبنفقات أقل، وفقًا للزيادة في حركة المرور، وهو ما حدث بالفعل. كانت باقي الأنظمة جامدة، ولم تكن لتسمح بإدخال أي تعديلات لازمة على القناة بدون إجراء تغييرات جذرية مكلفة. ولكن نظام دي نيجريللي، هو الوحيد الذي سيسمح بذلك، كما سبق ووعد بالفعل، بأن يقوم بإنشاء قناة مفيدة وخالدة.

وكما هو متبع مع جميع مصممي المشروعات التي تتم الموافقة على مشروعاتهم، نسب إلى دي نيجريللي شرف الإدارة التنفيذية العليا في هذا العمل. وبالفعل تم تعيينه، بموجب القوانين الأساسية المرفقة بالفرمان الثاني الصادر في 1856، مع باليوكابا، عضوًا في مجلس الإدارة طوال فترة تنفيذ

---

[1] تم عرض تلك التصميمات المباشرة في "Moniteur universel"، 6 يوليو 1855؛ كما أعيد نشر هذه المقالة في عمل دي ليسبس، *Percement*، مجلد I، ص 237 وما يليها؛ انظر ايضًا MAZUEL صفحات من 271-336.

الأعمال ولمدة 5 أعوام عقب افتتاح القناة للملاحة، وفى مـارس 1857 تـم إبلاغه باختياره مفتشًا عامًا للأعمال. "بالنسبة لكم، صديقي العزيـز- هكـذا كتب دي ليسبس إلى دي نيجريللي بتاريخ 14 مارس1857، في البحر مـن مالطة إلى مرسيليا- أتمنى أن تقبل أن تكون واحدًا من مفتشي العموم علـى الأعمال. فلا يوجد شخص أفضل منكم للقيام بهذه المهمة"[1]. كما كتب أيضًا إلى الوالي سعيد، من باريس بتاريخ 31 مارس، وأبلغه بترشيح دي نيجريللي قائلاً: "لقد كتبت إلى السيد دي نيجريللي لأخبره باختياره مفتشًا عامًا للأعمال بقومبانية قناة السويس" [2].

يعد هذا التعيين بمثابة تقدير مستحق والبرهان القاطع علـى الـدور الأساسي الذي لعبه دي نيجريللي في الإعـداد للمشـروع التنفيـذي لقنـاة السويس.

---

(1) من أوراق دي ليسبس التي صادرتها جروا نيجريللي، طرد مختوم رقم 3، مجلد 4.

(2) *Lettres, journal et documents*، مجلد II، ص 49.

الفصل الخامس عشر

تقرير اللجنة الدولية واهتمام ملحوظ في إيطاليا وأوروبا بافتتاح برزخ السويس

استغرقت اللجنة الدولية عامًا على الأقل لاستكمال تقريرها، الذي قدمته إلى الوالي، وإلى حكم الفنيين وإلى الرأي العام في ديسمبر 1856[1].

ينقسم التقرير إلى جزأين. الجزء الأول: نوقشت فيه باستفاضة بعد وصف موجز لمصر والبرزخ المسائل نفسها التي سبق وأن تطرقت لها اللجنة أثناء الأعمال والجلسات وهي: التصميمات المباشرة وغير المباشرة، والسدود، وأبعاد القناة، ومصبات القناة في البحر الأحمر والبحر المتوسط.

وكما هو واضح، توصلت اللجنة إلى حل تلك المسائل المختلفة طبقًا لآراء دي نيجريللي، الذي صار مشروعه هو المشروع التنفيذي، المتكامل، وبالنسبة لحماية المصبات، وفقًا لنظام باليوكابا. وقد تقرر أن يكون مجرى القناة من اتجاه الشمال نحو الجنوب، بين بحيرة تانيس والسويس، بطول المنخفض الممتد من بحيرات المنزلة، والبلاح، والتمساح، والبحيرات المرة الصغرى والكبرى، بطول يقترب من 160 كيلومترًا، بدون احتساب السدود المقامة في البحر. على أن يصل العمق إلى 8 أمتار، ويتراوح العرض بين

([1]) هذا التقرير يشكل المجلد الثالث، المكون من 376 صفحة، من الوثائق التي جمعت بمعرفة دي ليسبس، بعنوان: *Percement de l'Isthme deSuez. Rapport et projet de la Commission internationale.* الوثائق المنشورة بمعرفة فرديناند دي ليسبس، السلسلة الثالثة، باريس 1856؛ وملحق به، في مجلد منفصل، أطلس: يضم أطلسًا للخرائط، والخطط، والاستفتاءات، والمقاطع والحفر لدعم مشروع اللجنة الدولية، باريس 1856.

80-100 متر من سطح المياه، وبين 44 و 64 مترًا في الأعماق. وربما تتطلب الظروف إدخال بعض التعديلات على القناة من أعمال تطوير وتوسيع.

أما الجزء الثاني: من التقرير، فيتناول الوسائل المتبعة في تنفيذ المشروع وحساب النفقات، التي قدرت بمبلغ 200 مليون فرنك.

تم تخصيص الفقرة الأولى لسرد بعض الملاحظات المبدئية، التي تم فيها التأكيد على طابع القناة والفائدة التي ستعود بها على العالم أجمع، كما أعلن صراحة أن اللجنة كانت تؤدى عملها في إطار هذا الطابع وتحقيقًا لهذا الهدف. "إذن فهي قناة ذات منفعة عالمية، تلك التي يهدف والي مصر إلى إنشائها. هذا القصد المرجو من القناة الجديدة يوضح لنا الروح التي كانت سائدة لإنجاز الأعمال التي تتطلبها، واستحقت تلك الملاحظات، لشمولها، أن تحتل الجزء الأكبر من تقريرنا وإن لم يكن التقرير بالكامل. ولم ننس مطلقًا، في مختلف أجزاء التقرير، أنها قناة بحرية، سهلة العبور، مفتوحة دائمًا وبطريقة آمنه كما تتطلب الحضارة، نظرًا للظروف التي تمر بها حاليًا العلاقات التجارية بالعالم".

وفي الخاتمة أثيرت المفاهيم نفسها، وثبتت صحة ما أكده التقرير المبدئي المؤرخ في 2 يناير عام 1856 حول سهولة تنفيذ المشروع وضمان نجاحه. "باعتبارنا ممن قدموا لهذا المشروع مساهمة علمية، نعتقد أنه آن الأوان، أن نعلن كما فعل زملاؤنا على أرض الواقع، أن تنفيذ مشروع قناة للربط بين البحرين، في ظل الظروف المحيطة، ليس أمرًا مستحيلاً ونجاحه مضمون بلا شك. لذا ليس هناك ما يمنع، من وجهة نظرنا، من ربط البحرين. وسيستغرق هذا العمل سنوات قليلة دون أن تعترضه أي عقبات طبيعية جسيمة.

"يتضح من جميع ما سبق أن افتتاح قناة السويس، أصبح ضــرورة ملحة لإحداث تطور في العلاقات بين أوروبا وآسيا في الوقت الحالي وفــى المستقبل، والمتوقع أن تتزايد يومًا بعد يوم..

" ليس معقولاً أن عقبة تافهة مثل إيجاد أراض ممتـدة قـدرها 30 فرسخًا قد تعوق مثل هذا التقدم المحمود.

" بإمكان عملنا هذا أن يعجل باللحظة التي ستذلل فيها جميع العقبات بما في ذلك العقبات الطبيعة، وعندها سيكون بسـفور السـويس الصـناعي مفتوحًا أمام السفن البحرية التابعة لجميع الأمم".

لقد أثار الامتياز الثاني الذي منحه الوالي سعيد وتقرير اللجنة الدولية اهتمامًا ملحوظًا في أوروبا وأمريكا وآسيا بمسألة السويس، وقـد أعربـت الحكومات، والأكاديميات، والمعاهد العلمية، والمؤسسات التجارية، والصحف والجرائد، والرأي العام عن تأييدهم لهذا المشروع، حيث استقبل الجميع هذا المشروع الذي يوشك على أن يقرب أوروبا بإفريقيـا والشـرق باعتبـاره مشروعًا يقدم فائدة كبيرة للحضارة والإنسانية. وكان الإجمـاع علـى هـذه المسألة تلقائيًا وفى الوقت نفسه سريعًا.

سيطول بنا الحديث لسرد التدابير والإجراءات التي اتخذتها الـدول، والمناقشات التي دارت داخل أروقة الأكاديميات، والتصويت في المؤسسات التجارية، وتأييد الصحافة والرأي العام. لذا سنكتفي فقط بالإشارة إلى أهـم مظاهر التأييد في بعض البلدان المختلفة لاسيما في إيطاليا التي تجلـت بهـا العديد من هذه المظاهر، والسبب في ذلك يرجـع إلـى أن شـبه الجزيـرة الإيطالية، نظرًا لموقعها المتميز على البحر المتوسط، مهتمة اهتمامًا مباشرًا بالطفرة التي ستحدث بافتتاح قناة السويس، على أمل أن تحتل بعـد عـودة المركز التجاري الدولي في البحر المتوسط ، الريادة في العلاقات مع الشرق،

التي سبق وأن فقدتها على إثر اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح. وقد تحدث دي نيجريللي في اللقاء الذي عقده، عقب عودته من مصر، بالجمعية الجغرافية بفيينا، عن التأييد الذي تلقته اللجنة الدولية من قبل جميع الجهات قائلاً: "لقد أعربت كل من إيطاليا وفرنسا، عن تحمسهما الشديد لهذا المشروع الضخم، سواء عن طريق الغرف التجارية، أو المعاهد العلمية". ولأنه كان على دراية باتجاه الرأي العام في مختلف البلدان فيما يتعلق بمسألة السويس، وضع إيطاليا في المقام الأول. وقد ذكرت الجريدة الفرنسية " برزخ السويس" " L'isthme de Suez" في عددها الصادر بتاريخ 10 يوليو 1856 ما يلي: "لقد قدر الذكاء الإيطالي السريع أهمية هذا المشروع منذ اللحظة الأولى، وأمام تلك المسألة، اختفت جميع المنازعات مثلما تلاشي الاختلاف بين الدول". كما أوردت ذلك أيضًا اللجنة الهولندية في تقريرها الذي سنشير إليه فيما بعد: "وبعد كل ما ذكرنا، نحن نبالغ كثيرًا بإعلاننا أن استكمال حفر المشروع سيترتب عليه نتائج مهمة بالنسبة لإيطاليا، هل من المعقول أن بلد بأسرها، مقسمة نوعًا ما في أراضيها وفي المصالح المختلفة، لا تبدو متحمسة للفكرة نفسها، ولا تقف في صف باقي الدول المؤيدة لاستكمال المشروع؟ ولم تستجب الجزر المحيطة إلى الحركة العامة"[1].

وبالفعل، اكتسبت أطماع إيطاليا التوسعية في البحر المتوسط، التي كان لها ترجمة مؤثرة في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، وعيًا أكثر وانتشارًا أوسع مع ازدياد الوعي القومي. وقد أسهم التوقع المرتقب لافتتاح قناة السويس وإنشاء السكك الحديدية وكذلك اكتشاف الملاحة البخارية، في تعزيز شعور الإيطاليين وزيادة وعيهم بالضروريات البحر متوسطية

---

(1) *Percement de L'Isthme de Suez*، مجلد V، ص 161.

والشرقية في النصف الأول من القرن الثامن عشر. كانت العقول تنير عندما تتخيل العظمة والقوة التي ستتمتع بها إيطاليا نتيجة هذا الطريق المار عبر السويس. لذا كان الكتّاب والسياسيون يرون أن توسع إيطاليا في البحر المتوسط والشرق كشريان بحري مهم، هو ضمان وضرورة لا يمكن إغفالهما من أجل استقلال ووحدة إيطاليا. كان ماسيمو دى ازيليو Massimo D'Azeglio، وجوزيبي ماتزيني Giuseppe Mazzini، وشيزاره بالبوCesare Balbo، وفينشينزو جيوبيرتي Vincenzo Gioberti، وكاميللو كافور Camillo Cavour وهم أعظم ممثلين لحركتنا القومية، ومعهم حشد كبير من الكتاب والسياسيين، مقتنعين ومؤيدين لهذه الضرورة ولهذا الهدف الذي تسعى إيطاليا لتحقيقه. يمكننا القول بأن الدافع التوسعي في البحر المتوسط قد اتضحت معالمه الجغرافية، والتاريخية، والاقتصادية، والسياسية مع مشكلة الوحدة السياسية القومية. والجدير بالذكر أن مجموعة مختصرة من الفقرات المأخوذة عن كتابات بعض من مفكرينا وساستنا في هذا الصدد، يمكنها أن تمثل مادة علمية كبيرة لمجلد ضخم[1]. في كتاب بالبو "آمال إيطاليا" كان البرنامج الوطني هو: "سنصبح قوة عظمى عالمية في البحر المتوسط"[2]. وقد اكتسبت إحدى صفحـــــات كتاب"Il primato" التي وصف فيها جيوبرتي موقع إيطاليا شهرة كبيرة، حيث أكد أنها تحتل "موقعًا متميزًا يمكنها كقوة أكثر تأهلاً لامتلاك مفاتيح مصر وآسيا، وأن تكون

([1]) حكم جيد أصدره كارلو كورشيو في العمل سابق الذكر، *Ideali mediterranei sul Risorgimento*.

([2]) *Le speranze d'Italia*، تورينو 1920، ص 148.

الحارس على الشرق والغرب معًا"[1]. كما حذر الإيطاليون من الثقة في إنجلترا "لأنها اعتادت أن تمنح حمايتها في مقابل التبعية، بيد أنها خطيرة"[2]؛ وبأنها "تحب أن ترى إيطاليا مفككة ومنقسمة من أجل حركة تجارتها، ولا تريد إيطاليا متحدة، يمكنها مع مرور الوقت أن تكون ندًا لها في البحر"[3].

لم يقر العبقري كافور بالضروريات البحرمتوسطية والشرقية في إيطاليا الجديدة فحسب، بل دافع عنها وأيدها بسياسته المتعمقة بعيدة النظر. وتعد المشاركة في حرب القرم[*]، كما كان يريد، موقفًا سياسيًّا عميقًا، فقد كان بصيرًا ببواطن الأمور، وكانت جميع الموضوعات التي يتبناها في البرلمان لها طابع خاص يتميز بالعصرية[4]. يؤكد كافور، أن إيطاليا متمثلة في بيمونته، تشعر لدوافع قديمة عميقة وبارزة بسياسة بحرمتوسطية؛ فعلى

---

(1) *Del Primato morale e civile degli Italiani*، تورينو 1919، مجلد I، ص 44 وما يليها.

(2) *Rinnovamento*، كتاب II، فصل IV.

(3) *Rinnovamento*، كتاب II، فصل V.

(*) حرب القرم هي حرب قامت بين الإمبراطورية الروسية والدولة العثمانية (1853-1856 ودخلتها مصر إلى جانب الدولة العثمانية في عام 1854 ثم لحقتها مملكة سردينيا (فيما بعد سميت مملكة إيطاليا عام 1861). (المراجع).

(4) C.CAVOUR، *Discorsi parlamentari*،IX، ص 99 وما يليها.

إيطاليا أن تكون قوة في البحر المتوسط، دون أن يكون لروسـيا أي تـأثير فعال، لأنها قد تمثل تهديدًا كبيرًا على دولتنا، ومؤسساتنا، وقوميتنا[1].

في عام 1856 نُشر باللغة الإيطالية[2] المجلد الأول مـن مجموعـة الوثائق التي جمعها دي ليسبس حول قناة السويس تحت إشراف وتنقيح اوجو كاليندري Ugo Calindri، حيث يوجد بين طيات هذا العمل مقدمة وضعها جي. انتردوناتو G.Interdonato حول برزخ السويس وإيطاليـا، وفيهـا تعرض للمميزات التي من حق إيطاليا التمتع بها والاستفادة منها مـن هـذا الطريق الجديد. وها نحن هنا نقدم الهدف والغاية: "شق بـرزخ السـويس، والأهمية الجديدة للبحر المتوسط، وعظمة وثراء إيطاليـا"، ثـلاث ظـواهر مترابطة فيما بينها ولا يمكن الفصل بينها، فلا يمكن أن يتحقق أي منها دون أن يتبعه الآخر[3].

"وربما يكون التاريخ، وتوقعات علم الاقتصاد، والحسابات السياسية، قد اتفقت ضمنيًا فيما بينها على تشجيع الرأي القائل بأن هناك آمالاً جديـدة وأكيدة تبتسم لمستقبل إيطاليا، بإنشاء هذا المشروع الذي يوشك على الدخول في حيز التنفيذ؛ آمال في نشاط تجاري ضخم، في طفرات صناعية كبيـرة، في ثراء متزايد، وأهمية بحرية وكيان جديد. كم عدد من يحبون هذه الأرض المليئة بالأحداث، والرجال العظماء، والكوارث المدمرة، ومـن ذا الـذي لا

---

(1) انظر أيضا S.CILIBRIZZI، *politica e diplomatica da Novara a Storia parlamentare Vittorio Veneto*، ميلانو 1925، ص 965.

(2) تورينو، مطبعة دار الاتحاد للنشر، 1856.

(3) العمل السابق، ص IX.

يحبها إلا ولو كان بربريا وهمجيًا؟ وسيذكر الجميع فيما بعد أن تشجيع هـذا المشروع الذي سيعود بالخير على البشرية بأكملها كان مصاحبًا لنهضة دولة كانت هي مهد الحضارة الحديثة وستكون منارة للحضارة القادمة. كـم مـن أبناء إيطاليا سوف يشعرون، دون أن يذكرهم أحد، بأن تأييد هذا المشـروع بالمجهود، والكلمات، ورأس المال، وبالروح الصناعية، يصل بهم إلى أعلى درجات الوطنية"[1].

لقد كسب الرأي العام تعاطف الحكومات في العديد من الدول، ولـم يعد هناك أي حكومة، باستثناء حكومة لندن، إلا وكانت مهتمة من قريب أو من بعيد بالمشروع الذي سيختصر طريق آسيا إلى النصف أو أكثر. وبالفعل شغل تشكيل اللجنة الدولية اهتمام الحكومات. فجميع الأعضاء المشـاركون بها، باستثناء الأعضاء الإنجليز، كانوا موظفين عموم، ويشـغلون مناصـب عليا في بلادهم ولم يتمكنوا من قبول هذا التكليف بدون تصريح رسمي. وفى المقابل كانت الحكومات كل منها على حدة، تبذل قصارى جهدها.

وهكذا لم تكتف حكومة بيمونته، التي كانت تتحدث وتتصرف باسـم إيطاليا بأكملها، بإرسال وزير الأشغال العمومية ضمن اللجنة الدولية ــ علمًا بأنه لم تقم أي حكومة أخرى بإرسال موظف كبير يشغل مثل هذا المنصـب ــ ولكنها قدمت أيضا مشروع قانون لتوسيع ميناء جنوه، وأرجعت سبب هذا المشروع إلى السكك الحديدية التي توشك على أن تصل بين جنوة وبيمونته، والى قرب شق برزخ السويس، الذي سيؤدى إلى إضفاء نشاط جديد على هذا الميناء (جلسة 5 مايو 1856). وخلال المناقشة التي دارت حـول الميناء العسكري بمدينة سبيتسيا اهتم مقرر الجلسة السيد كوجيا وغيره العديد مـن

([1]) المرجع السابق ص XXXII.

الخطباء، من بينهم الكولونيل مينابريا، بالحديث عن مشروع السويس ممتدحين إياه. وبعد ذلك وضع باليوكابا تقرير اللجنة الدولية على منصة مجلس النواب.

كان كافور شخصيًّا ميالاً لمناصرة مشروع قناة السويس والدفاع عنه أمام مؤتمر السلام المنعقد آنذاك بباريس عقب حرب القرم؛ ولكن منعه عن ذلك معارضة إنجلترا، التي كان بحاجة إلى تعاطفها لصالح المسألة الإيطالية. ومن المعروف أن هناك اثنين من أكبر ممثلي عصر البعث الإيطالي، وهما فيكتور ايمانويل الثاني وجاريبالدى، كانا من مؤيدي شق البرزخ، ويعتبرانه عاملاً فعالاً ومؤثرًا لرفعة الوطن في المستقبل.

أرسلت الغرفة التجارية بجنوه إلى باليوكابا خطابًا مليئًا بالحماس وبالآراء الرفيعة، تسترجع فيه المجد السابق لجمهورية دوريا Doria. كان رافائيلي روباتينو، وهو أكبر مالك سفن في جنوه، مؤيدًا بشدة لضرورة شق نفق تشينزيو(*)، وافتتاح قناة السويس. في الفترة من 1850 إلى 1860 استعدت بعض البيوت التجارية بجنوه ترقبًا للنتائج التي ستترتب على شق برزخ السويس، وقامت بزيادة حركة التجارة في البحر الأحمر والهند، عن طريق نقل العديد من الحمولات من وإلى تلك المناطق.[1]

(*) نفق لمرور قطارات السكك الحديدية ويصل بين إيطاليا وفرنسا عبر جبال الألب، ويعرف أيضًا باسم نفق فريجوس Frejus (المراجع).

(1) انطونيو تييزو ANTONIO TESO، *L'Italia e l'Oriente. Studi di politica commerciale*، تورينو 1900، وبالأخص الفصل V: *Il Canale di Suez e l'Italia*؛ وعن شخصية روباتينو انظر عمل CODIGNOLA، بعنوان *Rubattino*، بولونيا 1938، وبالتحديد الفصل IV.

أعلنت الأكاديمية الملكية الزراعية بتورينو في جلستها العلنية عـام 1857 عن قرب افتتاح برزخ السويس، وحتى تبرهن على تأييدها للمشروع اختارت باليوكابا ليكون واحدًا من الأعضاء الشرفيين بها.

في عام 1861 قُدم " للبرلمان المنعقد في تورينو التماس يحمل توقيع جاريبالدي، حتى تقوم إيطاليا ببعض الحملات التجارية الضخمة قبل الجسر الجديد الذي سيمتد على نحو ما من الشواطئ الإيطالية إلى شواطئ البحـر الأحمر، لكي تنتزع إيطاليا من باقي الدول الأخرى مكانتها السابقة، وستكون لها السيادة الحقيقية التي تتمتع بها بفضل المزايا التي حبتها بها الطبيعة"(1).

قرر مجلس البلدية (العموم) بفينيسيا في جلسته المنعقـدة بتـاريخ 6 مايو 1856 تشكيل لجنة وتخصيص مبلغ عشرة آلاف ليرة بهـدف إدخـال تعديلات على الميناء انتظارًا للربط بين البحرين. وفي 10 فبراير من العـام نفسه أعلن معهد فينيسيا للعلوم والآداب والفنون بناءً علـى نصـيحة مـن فالانتينو باسينيValentino Pasini، شقيق لودوفيكو Ludovico، المذكور سابقًا، مؤازرته للمشروع عن طريق مذكرة خاصة بالنتائج التي من المتوقع أن يسفر عنها افتتاح قناة بحرية عبر برزخ السويس، وبالإجراءات الواجب اتخاذها وقواعد القانون الدولي التي ستطبق(2). وقد دعم هذا التأييـد فيديلـه لامبيرتكو Fedele Lampertico، الذي طبعت مذكرته المطولـة ضـمن

---

(1) F .LAMPERTICO ، *L'Istmo di Suez*، في " Nuova Antologia' 1867، مجلد V، ص 374.

(2) قرارات معهد فينيسيا، السلسلة الثالثة، المجلد الثاني(نوفمبر 1856- أكتوبر 1857)، صفحات من 517 إلى 540.

أوراق المعهد[1]. وفيما بعد قام لامبيرتكو نفسه بنشر مقالا فـــي "مختـــارات جديدة" Nuova Antologia حول قنـــاة الســـويس وعلاقتهـــا بالسياســـة الأوروبية.

وفي معهد فينيسا نفسه أبـــدى الكونـــت لـــويجي تـــوريللي Luigi Torelli، نشاطًا مذهلاً لصالح القناة، ويعد هذا الرجل مثالاً مشرفًا للمحارب والمفكر في عصر البعث الإيطالي وواحدًا من أكثـــر المتحمســـين لافتتـــاح البرزخ.

لقد تعرف توريللي على دي ليسبس عام 1856، وبعد أن علم منـــه بأمر معارضة الحكومة الإنجليزية لمشروع القناة، بدأ فـــي كتابـــة مقـــالات دفاعية مشتعلة تمتدح المزايا الهائلة التي ستعود على جميع الـــدول الواقعـــة على البحر المتوسط وبالأخص إيطاليا بعد افتتاح برزخ السويس. لقد استهل توريللي حملته من خلال نشرة برزخ السويس، التي بدأ إصدارها في تورينو عام 1856 برئاسة اوجو كاليندري. وعندما توقف إصدار نشرة البرزخ عام 1859، اقترح توريللي في عام 1864 تأسيس جريدة جديدة بعنـــوان" قنـــاة السويس"، تصدر دوريًا في تورينو.

([1]) السلسلة الثالثة، المجلد الرابع (نوفمبر 1858- أكتوبر 1859)، صفحات من 679 إلى 708 و من 713 إلى 922.

في الفترة من 1867 – 1871 كان توريللي يثير انتباه الإيطـــاليين نحو مسألة قناة السويس متحدثًا كل ثلاثة أشهر في معهـــد فينيســـيا للعلـــوم والآداب والفنون، ثم قيامه بنشر ما يطلق عليها مناظرات، قام فيهـــا بعقـــد مقارنة بين قناة السويس ومشروع آخر ضخم جار تنفيذه في إيطاليا، وهـــو حفر نفق السكك الحديدية بـــ Moncenisio [1].

كما نشر العديد من المكاتبات الأخرى ضمن قـــرارات المعهـــد[2]، وكتب معالجات خاصة حول هذا الموضوع، نذكر من بينها مجلـــد بعنـــوان "برزخ السويس وإيطاليا" [3].

([1]) أعمال خاصة بشخصية توريللي: SILVIO MANFREDI، *Luigi Torelli ed il Canale di Suez*، Sondrio 1930؛ *I collaboratori italiani di Ferdinando di Lesseps*، Sondrio 1932، A.MONTI، *Il Conte Luigi Torelli*، ميلانو 1931، صفحات من 135-138؛ *Gli Italiani e il Canale di Suez*، روما 1937، صفحات من 131-149.

([2]) نشرت المناظرات ضمن قرارات معهد فينيسيا من المجلد XII إلى المجلد XV من السلسلة الثالثة وكذلك في كتيب مستقل. انظر الفهرس الخاص بهما وفهارس باقي الأعمال المقدمة من توريللي إلى المعهد في هذا الصدد الصفحات من 446-447 من الفهرس العام للأشغال العمومية في قرارات المعهد من 1840-1894، والتي خرجت إلى النور عام 1896.

([3]) نشر في مارس 1867 في جريدة " La Perseveranza"، ثم في مجلد بميلانو في العام نفسه لدى مؤسسة شيفيللي. لقد عالج توريللي هذا الموضوع بتوسع في عمل مؤلف من 3 مجلدات بعنوان: *Dell'avvenire del Commercio europeo ed in modo speciale di quello degli Stati italiani*، يتضمن العديد من الجداول والخرائط، فلورنسا 1859.

ككاتبا، ووزيرًا للزراعة والصناعة والتجارة، وحاكمًا لفينيسيا فـي مملكة إيطاليا الجديدة، كان توريللي واحدًا من أنشط الأفراد الذين أثاروا انتباه الإيطاليين نحو هذا الحدث الضخم الجاري إعداده والآثار التي ستترتب عليه.

استخدم البروفيسور باروفي Baruffi المتواجد بتورينو كافة الطرق لعمل دعاية موسعة لمسألة القناة. وفى الجلسة الثالثة والعشـرين للمـؤتمر العلمي بفرنسا، الذي عقد بمدينة روشيل Rochelle في 3 سـبتمبر 1856، ألقى كلمة في هذا الشأن، وطلب من الجمعية التصويت على تنفيذ مشـروع الربط بين البحرين. وفى عام 1857 بتورينو خصص يوم الخميس من كـل أسبوع لمناقشة عملية حفر القناة البحرية ببرزخ السويس من الناحية الفنيـة، والمالية، والمعنوية، وعلاقتها بإيطاليا بوجه عام وخاص. وقد نُشر بعد ذلك ملخصًا عامًا لجميع الأحاديث التي أدلى بها في كتيب مستقل بعنـوان *درس شعبي عن برزخ السويس*[1]. وفي مقدمة هـذا الكتـاب أشـار إلـى أهـم الإصدارات التي خرجت للنور في عدة مدن ولاسيما مدينة سـاردينيا. كمـا كان باروفي أيضًا كاتبًا لبعض المقالات التي ظهرت في مختلف الجرائد عن مسألة السويس[2].

ولم تتخلف الدولة البابوية عن صف الدول المؤيدة لمشروع القنـاة. فقد اهتمت الجريدة الدورية " الحضارة الكاثوليكية"، وهـي إحـدى هيئـات المجتمع الكنسي، في سبتمبر 1856 بالدفاع عن مسألة القناة في مقال مطول،

([1]) تورينو 1857.

([2]) لمعرفة المزيد عن BARUFFI، انظر: *Il Bollettino dell'Istmo di Suez*، I، ص 209 و257، مجلد II، 533، مجلد III، ص 753.

تناولت فيه بالدراسة جميع النتائج الإيجابية التي ستعود على دولة المقر المقدس. ويفسر هذا المقال العديد من الكتابات الأخرى التي نشرت حول هذا الموضوع، من أبرزها المقال الذي ظهر في الـ" الجورناليه اركاديكو"[1]، ونشر أيضًا في كتيب مستقل، بعنوان "الدولة البابوية وقناة السويس"[2]، وفقًا لعبارات ايرازمو فابري سكاربيلليني Erasmo Fabri Scarpellini؛ وكان مرفقًا به خريطة جغرافية توضح اختصار المسافة بين الشرق والغرب والوضع المتميز لإيطاليا في العلاقات مع الشرق عقب افتتاح برزخ السويس. ويؤكد لنا هذا المكتوب أن القنصل البابوي العام في اوديسا، المدعو لوتشيانو ميلاننتا، كان يرسل إلى وزير التجارة تقارير وافية ليطمئنه على "المميزات الضخمة التي ستتمتع بها روما نتيجة لشق البرزخ الذي يوشك على الافتتاح أمام النشاط البشري". كان الوزير المونسنيور جوزيبي ميليزي Monsignor Giuseppe Milesi، المنتمي لمدينة انكونا، رجلاً واسع الأفق مليئًا بالطاقة والحيوية، وكرس وقته لاتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لضمان حصول الدولة على أفضل المزايا التي سيحققها النظام الجديد. ووفقًا لما ورد في الكتيب المذكور فإن "روما تعمل مسبقًا على أن تقوم الغرف التجارية بمدينتي انكونا وشيتا فيكيا بناء على طلب وزير التجارة بدراسة الاستعدادات المقترحة والتجهيزات التي يجب القيام بها، حتى يمكن تحقيق أقصى استفادة وأكبر مكسب ممكنين من افتتاح قناة السويس: وهذا يوضح

([1]) *Giornale Arcadico di Scienze, lettere e arti*، مجلد CXLV، صفحات من 137-157.

([2]) روما، مطبعة الفنون الجميلة، 1856.

العقلية الذكية التي كان يتمتع بها الوزير". وبعد أن أشعل الحماس في الأوساط التجارية والعلمية والرأي العام للاهتمام بقناة السويس، انشغل ميليزي بوضع خطة فعلية لاتخاذ كل التدابير، وشكل لجنة خاصة لهذا الهدف، مهمتها إرسال خطاب دوري إلى الهيئات والشخصيات في الدولة من أجل استطلاع رأيها ومعرفة مقترحاتها. وبالفعل تم التعامل مع الخطاب على محمل الجد، ووصلت ردود كثيرة عليه. لكن اللجنة رأت أنه من الأفضل التوقف عن ممارسة نشاطها خلال أحداث فترة 1859-1860، التي قلصت صلاحيات الدولة البابوية وحصرتها في مقاطعة واحدة وهي لاتسيو Lazio.[1]

في النهاية علينا أن نشير إلى أن الاهتمام الذي كانت توليه حكومة البابا لمشروع ربط البحرين كان له تأثير معنوي ايجابي: فكان يهدىء من المخاوف، التي قد تنشب بسبب الشك في حدوث انقلاب في النظام الطبيعي المعتاد الذي كانت تسير عليه الأمور. [2]

أمرت حكومة نابولي بنشر مقالات مؤيدة لمشروع القناة في الجريدة الرسمية لمملكة الصقليتين، بقلم واحد من كبار رجال الدولة، كما أمرت

---

(1) LEFÈVRE، *I riflessi dell'impresa di Suez nello Stato Pontificio* المنشورة في "Rassegna italiana"، فبراير 1938، صفحات من 135- 139، وباستفاضة أكثر في *Lo Stato pontificio e l'impresa di Suez* المنشور في "Rivista italiana di scienze economiche"، عدد يوليو-أغسطس 1938.

(2) انظر: خطابان مرسلان من دي ليسبس بتاريخ 3 ابريل 1857 إلى البابا ووزيره للأشغال العمومية، السيد Monsignor Milesi، في *Lettres,journal et documents*، مجلد II، صفحات من 45 إلى 46.

بإعادة نشر المقالات التي ظهرت في الجرائد الإيطالية والأجنبية الأخرى. فضلاً عن أنها كلفت واحدًا من أبرز الدبلوماسيين بها، وهو الكونت لودولف Guglielmo Ludolf، بوضع تقرير عن شق برزخ السويس ومدى تأثيره على تجارة إيطاليا. وفي 12 مايو 1856 أرسل لودولف إلى البلاط مذكرة تفصيلية، نشرت هي الأخرى في متحف العلوم والأدب[1]. وبعد أن أشار الكاتب إلى الأفكار التي راودت القدماء لربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر، وتحدث عن تجارة إيطاليا التي ظلت مزدهرة طوال الفترة التي كان فيها البحر المتوسط هو الطريق الوحيد المؤدي إلى الهند، بدأ يفكر تحت أي ظروف يمكن أن يستعيد هذا الطريق القديم نشاطه عن طريق شق البرزخ وكيف يمكن أن تزدهر الملاحة والتجارة في إيطاليا. وكان يرى أن إيطاليا الجنوبية على وجه التحديد ستجني ثمارًا لا تعد ولا تحصى من إعادة تنشيط طريق الهند القديم. قال الكاتب بالحرف الواحد: "من النتائج المذهلة التي سيسفر عنها هذا العمل، إعادة التجارة الشرقية لطريقها القديم، الذي هجرته بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح. وسيصبح البحر المتوسط من جديد هو الطريق المؤدي إلى الهند وسيستعيد أسبقيته القديمة ليكون أهم بحر على مستوى العالم. هذه الثورة التجارية العظيمة ستصبح هي الحدث الأكثر أهمية في عصرنا الحديث، ومن المؤكد أنه سيكون الأسعد بالنسبة لإيطاليا. الموقع المتميز الذي تحتله، وتكوينها الطوبوغرافي، الممتد نحو الشرق، وموانيها المتعددة، وثراء أراضيها، واحتياجاتها، وتقاليدها، جميعها أمور تجعلها تستقبل بمنتهى السعادة هذا الحدث، الذي ستستفيد منه أكثر من أي دولة

---

(1) نابولي، جمعية نابولي للتاريخ الوطني، مخطوطات G. LUDOLF، المراسلات الثالثة، XII، رقم 2.

أخرى". لذا تساءل الكاتب بحكمة وعقلانية: "لكن كيف وفي أي حدود؟ وما الوسائل المستخدمة؟" وأجاب: "من الأفضل عند قراءة المستقبل إلقاء نظرة على الماضي"، وذكر كيف أن الجمهوريات الإيطالية كانت قوية ومزدهرة بتجارتها، نظرًا لما كانت تملكه من صناعات مزدهرة في الوطن ومستعمرات على المنفذ وحصون في المشرق. ثم استكمل حديثه مؤكدًا: "أن الملاحة والتجارة وسيلتان أكيدتان لتحقيق رخاء إيطاليا وهذا أمر غير قابل للشك لاسيما بعد ما ورد في الفصل السابق. أجمل صفحات في تاريخها تلك التي سجلت فيها إنجازاتها البحرية والتجارية. المصانع الإيطالية تفتقد الحياة لأنها بلا منافذ تسويق؛ لكن فتح أسواق الشرق الأقصى على إيطاليا، التي تتمتع بكونها منفذًا معدًا وجيدًا، ستصبح هي الأخرى مركزًا لنشاط صناعي هائل".

وكما لاحظ القارئ، فإن لودولف، على الرغم من كونه دبلوماسيًا من نابولي، إلا أنه عندما كتب إلى حكومته في عام 1856، تحدث باسم إيطاليا بالكامل وليس مملكة الصقليتين.

من بين مظاهر الاهتمام الأخرى التي ظهرت في إيطاليا تأييدًا لمشروع السويس، بعد أن بدا أن اللجنة الدولية تسير بمشروع القناة نحو التنفيذ، تلك العروض السخية التي تقدمت بها بعض الهيئات العامة للمشاركة برأس المال في المشروع ومن أبرزها على وجه التحديد الطلب الذي توجهت به الغرفة التجارية بمقاطعة بافيا Pavia إلى وزير المالية بفيينا في هذا الصدد، وكذلك الطلب المقدم من الغرفة التجارية بفينيسيا إلى دي نيجريللي. وهذا هو نص الطلب الذي أرسلته الغرفة التجارية بمقاطعة بافيا برقم 951 بتاريخ 16 ابريل 1856:

" لقد اقتنعت الراسلة بعد تفكير عميق بأهمية هذا المشروع، الذي يهدف إلى إعادة تجارة المشرق إلى طريقها القديم، وبالتالي سيحسن من الأوضاع الاقتصادية للمدن الإيطالية، وبالتأكيد لن تكون بافيا، الواقعة في منتصف الملاحة النهرية بين نهري تيشينو وبو، ويمر بها خطوط السكك الحديدية الضخمة المقرر إنشاؤها بين النمسا ومقاطعة ليجوريا، هي الأخيرة في الاستفادة منه.

"لذا لا تكتفي الراسلة بالهتاف بمنتهى الحماس لهذا المقصد الغالي، الذي يبشر بحقبة مزدهرة سيشهدها هذا القرن، بل ترغب أيضًا في المساهمة بأية طريقة كانت في تنفيذه وإقران اسمها بهذا العمل الخالد.

"وبدافع من رغبة ملحة لجأت الراسلة إلى سيادتكم طالبة ألا يتم إغفال تلك الهيئة التجارية عند توزيع الأسهم، المحجوزة للنمسا، والأكثر من ذلك أن توافق سيادتكم على منحها جزءًا منها، وفقًا لما تراه سيادتكم ملائمًا لقوتها وأهميتها"[1].

بعث البارون بروك، وزير المالية النمساوية هذا الخطاب إلى دي نيجريللي، الذي قام بدوره بالرد على الغرفة التجارية ببافيا:

"ردًا على الخطاب القيم رقم 951 بتاريخ 16 الجاري الذي أرسلتموه إلى السيد وزير المالية البارون بروك، بهدف الحصول على عدد من الأسهم عند توزيع أسهم الشركة المنفذة لقناة السويس، المحجوزة للنمسا، وألا تغفل تلك الهيئة التجارية، وكذلك الموافقة لكم بالمشاركة بنصيب يراه سيادته مناسبًا، أتشرف بأن أعلمكم بأن سيادته قد وافق بمنتهى الرضا على رغبة تلك الغرفة الجديرة بالتقدير وطلب مني أن أخصص لها جزءًا من الأسهم،

---

(1) DE NEGRELLI، *Lettere*، رقم 1265.

وهذا سيبدو ممكنًا في وقته نظرًا طلبات الشراكة المتزايدة، على الرغم من أن باب الاكتتاب لم يفتح بعد"[1].

أما الخطابان المتبادلان بين الغرفة التجارية بفينيسيا ودي نيجريللي بهدف المشاركة المالية لتلك الغرفة في تنفيذ مشروع القناة، فهما يستحقان أن يعاد تقديمهما بالكامل. فهما لم يبرهنا على رغبة فينيسيا القوية في المشاركة في المشروع فحسب، ولكنهما دليل آخر يوثق أن فينيسيا، مثلها كباقي هيئات تريستا، قد قامت بتقديم مساهمة مالية كبيرة من أجل تنفيذ الأعمال التمهيدية، والنهائية التي قامت بها شركة الدراسات في سبيل إنجاح المشروع؛ ويؤكد أن دي ليسبس كان يتبع سلوكًا ملتويًا تجاه فينيسيا ودي نيجريللي كما فعل مع باقي أعضاء شركة الدراسات باستبعادهم، كما سنرى فيما بعد، من قائمة الأعضاء المؤسسين.

الغرفة التجارية والصناعية بمقاطعة فينيسيا

رقم 72 P.P

إلى الفارس دي نيجريللي

معالي الفارس،

في عام 1847 أسهمت الغرفة التجارية، بموجب عقد الانضمام القانوني، بسهم في المجموعة الألمانية، التي شكلت بالمساهمة مع المجموعتين الإنجليزية والفرنسية شركة الدراسات الخاصة بقناة السويس.

أهمية هذا المشروع، لاسيما بالنسبة للمدن البحرية التي تتمتع بموقع متميز في هذا الطريق الجديد، تجعل من الممكن رسم المصلحة الحيوية التي

---

(1) DE NEGRELLI، *Lettere*، رقم 1265 b.

تدفع التمثيل التجاري وفئة التجار بفينيسيا لتعجل التوصل إلى حل مناسب لتلك المسألة الكبرى.

بعد استكمال الدراسات بنجاح وتسليم الامتياز الرسمي من قبل دي ليسبس، لم تعد الغرفة تشك في أنه يجب على فينيسيا النظر في تنفيذ هذا المشروع الضخم، لأنه من المتعارف عليه في جميع الدول أن الشركاء الذين أسهموا بدراساتهم أو بمشروع تمهيدي، هم أول من يشاركون في الشركة التنفيذية التي سوف تؤسس، ولأنه قد ورد تأكيد على لسان رئيس الفريق الذي ينتمي إليه التمثيل التجاري بفينيسيا، من خلال قرار بتاريخ 26 ديسمبر 1854 رقم 46/ السويس *يؤكد أن الامتياز قد منح بالفعل إلى الفارس المبجل لصالح الشركة الأولية*.

وبدافع من هذا التأكيد توجهت الراسلة باسم جميع المندوبين إلى صاحب الامتياز تطلب منه الموافقة على مشاركة تجارة فينيسيا بعشرة ملايين في المشروع، الذي كانت تمتدحه فئة التجار باعتباره بشير خير لمستقبل باهر.

الرد الذي وصل، إذا كان من جهة قد نجح بدهشة مؤسفة في إنكار هذا الحق الذي له أسس وقواعد راسخة للمشاركة في الوجود، فإنه على الجانب الآخر أعطى نوعًا من الأمل من سيادتكم، والذي حصلت منه فينيسيا على برهان أكيد على التعاطف الحنون، بأنه عند توزيع الخمس وعشرين مليونًا المحجوزة للنمسا، أن يتم احتساب تلك الأسهم التي تتفق مع الظروف الحالية التي تمر بها أهم الهيئات البحرية في الإمبراطورية وبالتحديد فينيسيا، التي كانت المنطقة الأولى في المملكة التي عملت من أجل تحقيق هذا المشروع الضخم.

ونظرًا لأن المبلغ، المخصص من قبل صاحب الامتياز إلى المملكة يقتصر على 25 مليونًا فقط، ستُتهم الراسلة بانعدام اللياقة إذا لم تعدل طلبها الأول، ولذا تتقدم بطلب إلى سيادتكم باسم تجارة فينيسيا حتى يتم تخصيص مبلغ 2 مليون على الأقل لفينيسيا من الخمسة والعشرين مكانًا الموضوعة تحت تصرفكم، على أن يكون الطلب ملزمًا لنا حتى 10 أشهر اعتبارًا من شهر إبريل الذي بدأ لتوه.

بهذا الترغيب الذي جعلته الراسلة المحترمة قانونيًّا للمبادرة في موضوع مهم كهذا بتوجيه نداء عام حتى لا تقتصر المشاركة على عدد قليل. ومع أنه يكفيها توصيل الخبر إلى سيادتكم، إلا أنها تؤكد أنه عند الدعوة للمشاركة يجب عليكم التفكير مليًا في ضرورة ترك المجال متاحًا لاستكمال الإجراءات، الهادفة إلى تحقيق منافسة ترغب فيها دائرتنا التجارية وتراها مشرفة.

نرجو أن تعتبروا سيادتكم أن هذا الطلب الذي تقدمه لسيادتكم الغرفة التجارية بفينيسيا باسم الطبقة التي تمثلها رغبة منها في مستقبل أفضل، كما نرجو قبول شكرنا الجزيل لسيادتكم ورجاءنا بأن تواصلوا دعمكم لهذه الدائرة والذي نعتز به وتفخر به كل الأصوات في فينسيا.

فينيسيا، 21 إبريل 1856

الرئاسة

جوزيف دى ريالي، الرئيس

جوزيف مانولفو، نائب الرئيس

لويجي اروس[1]

---

(1) DE NEGRELLI، *Lettere*، رقم 1266.

إلى الغرفة التجارية والصناعية بمقاطعة فينيسيا

فينيسيا

لقد وصلني من السيد دي ليسبس نسخة من خطاب غرفتكم المبجلة الذي تسلمه بباريس بتاريخ 14 مارس، ومعه نسخة من رد السيد دي ليسبس بتاريخ 22 من الشهر نفسه، وعن محتواه، مثل كل ما يتعلق بشئون شق برزخ السويس الموكلة إلي، لم أتردد في إبلاغ الأمر للسيد وزير المالية البارون دي بروك.

لقد تسلمت من سيادته مكتوب هذه الغرفة المبجلة بتاريخ 21 إبريل الجاري رقم 72 بتكليف أن أبلغها أن عملية الاكتتاب للمساهمة في الـ 25 مليون فرنك بعدد من الأسهم قيمة الواحد 500 فرنك لم تبدأ حتى الآن، ولم تشكل بعد الشركة المنفذة التي سوف أسافر من أجلها إلى باريس ولندن حيث مازال المهندسون التابعون لوالي مصر يقومون بعمل بعض الأبحاث التكميلية للجنة الدولية، التي أشارك فيها، بناء على طلب من اللجنة نفسها أثناء إقامتها في مصر، ومن المنتظر وصول نتائجها إلى باريس، ونظرا لمشاركة هذه الغرفة التجارية في شركة الدراسات التي تتولى القيام بعمل دراسات منذ عام 1847، وبالأخذ في الاعتبار أدائها، مثل باقي حاملي الأسهم النمساوية في المجموعة الألمانية، فسوف يكون لها، مجتمعة، الأفضلية، ونبلغكم بحجز قيمة الأسهم التي طلبتها الغرفة المبجلة في مكتوبها للمساهمة باثنين مليون فرنك في 4000 سهم قيمة السهم الواحد 500 فرنك، إلا إذا حدثت بعد التخفيضات الضرورية الملحة لضمان تدفق الأموال على هذا المشروع الضخم، دون المساس بمبدأ الأسبقية الذي تحتفظ به أصحاب الأسهم الخمسة النمساوية التي تشكلون سهمًا منها.

ويسعدنى أن أبلغ هذه الغرفة المبجلة، أنه وصلني بالأمس من باريس الحساب الختامي لشركة الدراسات لمساهمات الثلاث فرق التابعة لشركة الدراسات التحضيرية، وسأتولى أنا، بعد قيام وزير المالية بفحص هذا الحساب، إرسال نسخة منه إلى المساهمين الخمسة فور الانتهاء منه.

وستكتشف هذه الغرفة من هذا الحساب أن لا أحد من أعضاء اللجنة قد تلقى فلسًا واحدًا من المبالغ المودعة للدراسات، ليس هذا فقط، ولكن أنا وأعضاء آخرين قد أيدنا المشروع بكامل طاقتنا وبدون أي تعويضات عن المبالغ الضخمة التي أنفقت خلال الرحلات والإقامة في باريس، وذلك لأن الجميع كانوا ومازالوا متحمسين لفكرة عظيمة منزهة عن أي غرض شخصي لإحياء عمل في عصرنا الحالي كان حلم الكثير من الأمم على مر القرون، لأنه سيؤدى إلى ازدهار تجارة الأمم المتحضرة، لأن حضارتها لم تكتمل حتى الآن بسبب غياب طرق الاتصال.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

نيجريللي[1]

فيينا، 29 إبريل 1856

---

(1) DE NEGRELLI، *Lettere* ، رقم 1266.

سنرى هنا باختصار ماذا كان يدور ويحدث في الدول الأخرى من أجل مشروع القناة.

في إسبانيا، قامت الملكة، بعد أن وجهت إليها الغرفة التجارية ببرشلونة التماسًا حكيمًا له مبرراته، بإصدار تعليمات إلى سفيرها في القسطنطينية السيد دي سوزا De Souza، ليساند بكل ما أوتي من قوة ممارسات دي ليسبس لدى الباب العالي. بالإضافة إلى تكفل الحكومة الإسبانية بنشر عمل للسيد ثيبريانو سيجوندو مونتزينو Cipriamo Segundo Montesino على نفقتها الخاصة وفي مطبعتها الرسمية لأنه يدور حول قناة السويس[1]. ويعد عمل مونتزينو Montesino، مدير الأشغال العمومية، وعضو اللجنة الدولية، كما سبق وأشرنا، واحدًا من أبرز الأعمال التي ظهرت حتى الآن وأكثرها شمولاً. حيث يتعرض هذا العمل لبعض الأخبار عن الخطوط الملاحية بين أوروبا والدول الشرقية، وقام المؤلف بوصف برزخ السويس وعرض تاريخ الفكرة ومشروعات القناة. كما سرد بالكامل مخطط المشروع المقدم من المهندسين لينان وموجيل وتقرير اللجنة الدولية، مترجمين إلى اللغة الإسبانية. وخصص فصلاً طويلاً للحديث عن مصلحة إسبانيا في إنشاء قناة السويس، والتي كانت تدرس تأثيرها على الجزر الفليبينية التي كانت من مستعمراتها في ذلك الوقت. واختتم هذا الفصل بقوله: "عالم جديد ينفتح أمام نشاطنا، وإذا أدركنا كيفية استيعاب هذا التغيير والحصول على أفضل المزايا التي يقدمها لنا، في تلك الحالة لن يكون

---

(1) CIPRIANO SEGUNDO MONTESINO، *Rompimiento del Istmo di Suez*. مشروع ريال اوردين، مدريد، في ايمبرينتا ناسيونال، 1857.

حتى اكتشاف كولومبوس ذا فائدة أكبر لإسبانيا[1]". وبالفعل تناول الفصل الأخير من العمل الاستعدادات التي تتخذها الأمم الأوروبية، وبالتحديد ما يجب على فرنسا القيام به حتى تكون على أهبة الاستعداد لتحقيق أكبر استفادة من الوضع الجديد الذي تشهده البلاد.

كما ناقشت جمعية الاقتصاد السياسي بمدريد مسألة افتتاح البرزخ خلال جلسات طويلة. وأعلنت جمعية الاقتصاد ببرشلونة، مثلما فعل معهد فينيسيا، عن مسابقة حول هذا الموضوع، وتم منح الجائزة إلى عمل للمؤلف دوراني باس Durany Bas.

أما هولندا، لما لها من مستعمرات غنية في جاوا وسومطرة وبورنيو وغيرها، كانت شغوفة لأن ترى الطريق المؤدى إلى البحار الآسيوية مختصرًا وأكثر سهولة، لذا وضعت في يوليو 1856 لجنة للدراسات. وبناء على الاقتراح المقدم من وزير الداخلية، السيد سيمونس Simons، تم تشكيل اللجنة بموجب مرسوم ملكي. ويذكر أن اللجنة، المكونة من 12 عضوًا، معظمهم من رؤساء الغرف التجارية، قد قدمت تقريرًا تفصيليًا دقيقا أعلنت فيه إمكانية تنفيذ مشروع القناة، والمزايا التجارية التي سيحققها، والمكاسب المالية المتوقعة[2].

([1]) المرجع السابق، ص 536.

([2]) وضعها دي ليسبس في مجموعة الوثائق الخاصة بقناة السويس، التي تمثل الجزء الأعظم من المجلد الخامس: *Percement de l'Isthme de Suez*، السلسلة الخامسة، باريس 1860، صفحات من 57 إلى 257: تقرير اللجنة الدولية حول النتائج المترتبة على حفر برزخ السويس، باريس 1858.

وقد طلبت الأكاديمية الملكية للعلوم بأمستردام، في نـــوفمبر 1857، من كونراد، أن يضع تقريرًا حول قناة السويس، وأدمجت هذا العمل الــذي وضعه رئيس اللجنة الدولية ضمن مذكراتها.

ومن غير المجدي الحديث مجددًا عن النشاط الــذي كانـــت تبذلـــه الحكومات، والهيئات الصـــناعية والتجاريـــة، والمعاهـــد العلميـــة، وكبـــار الشخصيات البارزة في ألمانيا، والنمسا مع لومبارديا ــ البندقيـــة، وفرنســـا. فالجميع يعرفون المبادرات العديدة التي قامت بها تلك الدول لتأييد فكرة القناة وتنفيذها. فقد كانوا على رأس الحركة المؤيدة لافتتاح البرزخ، وظلوا علـــى موقفهم، كما سنرى في الفصول القادمة.

لقد لعبت الصحافة الأوروبية، كما سبق وأشرنا، دورًا فـــاعلاً فـــي الحملة الدعائية لمشروع ربط البحرين. ودافعت عن هذا المشروع الضـــخم، مستندة إلى المذكرات المقدمة من الفنيين، وأعلنت إمكانية تنفيـــذه الفعلـــي، وامتدحت الفوائد الهائلة التي سيعود بها على البشرية بأكملها. كانت الصحافة الأوروبية بوجه عام مؤيدة لتنفيذ مشروع القناة. أما في إيطاليا علـــى وجـــه التحديد فقد كانت هناك نغمة عامة متفق عليها مـــن قبـــل الجميـــع لتأييـــد المشروع[1]، في حين لم تخلو الصحافة الغربية، بما فيها الصحافة الفرنسية، من بعض الأصوات المعارضة، التي شهدت إنجلترا دون غيرها العديد منها.

([1]) قام مونتي A.Monti بوضع قوائم فهرسة لما يقل عن 122 جريدة إيطالية قامت بتأييد مشروع قناة السويس في الفترة من 1856 إلى 1859؛ انظر *Storia del Canale di Suez*، المذكور سابقًا، صفحات من 213 إلى 215.

ولكن في إيطاليا وفرنسا فقط ظهرت مطبوعتان خاصتان بمشـــروع القناة: وهما " نشرة برزخ السويس" Il Bollettino dell'Istmo di Suez، في تورينو، و" برزخ السويس، جريدة الربط بين البحرين" L'Isthme de Suez , journal de l'union des deux mers، فـــي بـــاريس. وهـــذا العملان كانا يطلعان القارئ على أحدث الوثائق الرســـمية، والممارســـات، والمذكرات العلمية وغيرها فيما يتعلق بافتتاح البرزخ. كان يتـــولى رئاســـة النشرة الإيطالية اوجو كاليندري Ugo Calindri، الذي وضـع أيضًا مجلـــدًا رائعًا عن القناة، سبقت الإشارة إليه، أما الجريدة الفرنسية فكان يتولى تنفيذها ارنست دبلاس Ernest Desplaces، الذي نشر هو الآخر مجلدًا شيقًا حول الموضوع نفسه[1]. ويذكر أن النشرة كانت تقدم معلومات أدق ممـــا تقـــدمها الجريدة.

لم يكن للدول الألمانية والنمساوية جريدة خاصـة بمشروع القناة، لـــذا كانت مجلة بيترمان ميتيلونجين Petermann's Mitthelungen، المجلـــة الجغرافية الشهيرة بمدينة جوتا، وتريســـتر زيتـــونج Triester Zeitung، جريدة تريستا، كانتا تنوبان عنها في ذلك، فقد كانتا مهتمتين بنشر كـــل مـــا يتعلق بربط البحرين.

(1) *Le Canal de Suez*، *épisode de l'histoire du XIX siècle*، باريس 1858.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

الفصل السادس عشر

إنجلترا ضد قناة السويس- وباليوكابا ودي نيجريللي ضد إنجلترا

اتفقت جميع الحكومات على تشجيع مشروع القناة وتقديم المساعدات له، باستثناء الحكومة الإنجليزية. فبمجرد أن نما لعلم حكومة لندن نبأ منح سعيد امتياز شق البرزخ، ثارت وتأهبت لاتخاذ موقف عدائي حازم. في بادئ الأمر لم تجرؤ على الجهر بالعداء؛ ولكنها تصرفت بطريقة دبلوماسية عن طريق مندوبيها بالقاهرة وباريس، وبالأخص عن طريق سفيرها بالقسطنطينية ستراتفورد ريدكليف Strattford de Redcliffe [1]. وصار من المؤكد أنه فى حالة رفض السلطان التصديق على الفرمان الذي أصدره سعيد، سيكون ذلك بسبب النصائح، والضغوط والتهديدات التي مارسها عليه مندوب جلالة ملك بريطانيا العظمى، التي كانت تتمتع فى تركيا بسلطة كبيرة ليس لها مثيل فى تاريخ الدبلوماسية الحديثة.

لكن عندما أكدت الدراسات وتقرير اللجنة الدولية أن مشروع القناة قابل للتنفيذ، وزاد تأييد وتشجيع جميع الدول لتنفيذ هذا المشروع، تخلت إنجلترا عن التظاهر، وكشرت عن أنيابها وتحدت الرأي العام العالمي، وبمنتهى الجراءة عارضت المصالح العالمية. وقد شغل هذا الصراع القائم بين الحكومة الإنجليزية وأوروبا على قناة السويس شعوب جميع دول العالم، وكان له أكبر صدى فى الصحافة آنذاك التي شهدت نقاشات حادة شاركت

([1]) توجد مراسلات وزارة الخارجية مع ممثليها فى الخارج محفوظة فى أرشيفات لندن، FO، 1156/78، قناة السويس، مجلد 2، عن الفترة من 1854- 1855؛ 1340/78 قناة السويس، مجلد 3، الفترة من 1854-1855؛ 1340/78، قناة السويس، مجلد 3، الفترة من 1856-1857؛ 1421/78، قناة السويس، مجلد 4، عام 858.

فيها أنشط وأبرز العناصر فى مجال العلوم، والسياسة، والصحافة، وخبـراء البحرية، والأوساط الصناعية والتجارية بأوروبا. [1]

سنترك الأحداث جانبًا ونتتبع الخطوط الرئيسية للصراع.

أبطال الصراع، هم المهندسان الإنجليزيان بالميرستون ودزرائيلـي، بتشجيع من ستيفينسون؛ من جانب، والمهندسان باليوكابـا ودي نيجريللـي، اللذان كان لهما دور كبير في إعداد المشروع النهائي للقناة، مـن الجانـب الآخر.

وترجع الأسباب الرئيسية لمعارضة إنجلترا لحفر برزخ السويس إلى غيرتها الأنانية تجاه باقي الدول الأوروبية وإلى تخوفها من فرنسا. فهي ترى أن إنشاء القناة، سيختصر المسافة بين موانـي إنجلترا والهند بنسبة 49%، أما فرنسا بنسبة تتراوح بين 50 و52%؛ وإيطاليا، والنمسا، وتركيا، وروسـيا بنسبة من 53 إلى 60%؛ وفى الوقت نفسه ستمتد المنطقة الداخلية لمـواني أوروبا الجنوبية أكثر من مثيلاتها الإنجليزية، وسيكون لصوت الشرق صدى أوسع لدى دول القارة. هذه المزايا الضخمة التي ستعود على باقي الدول من

([1]) من يرد متابعة هذا الجدل الهام بالتفصيل، عليه الاستعانة بالعدد II عن عام (1857)، والعدد III عن عام (1858) من Bollettino dell'Istmo di Suez التي سبق الإشارة إليها، والتي كانت تصدر فى تورينو تحت إشراف U.Calindri. في هذه النشرة أعيد نشر المحادثات والمذكرات الهامة المتعلقة بالمسالة برؤية شاملة لصحافة جميع الدول. انظر أيضًا *حوليات* *L'Isthme de Suez, joural de l'Union des deux Mers*، سالفة الذكر، والمجلد IV الذي يضم مجموعة الوثائق التى قام دي ليسبس بجمعها في عمله *Meetings anglais e faveur du Canal Percemet de l'Isthme de Suez de Suez*، مع ملحق عن *الصحافة الأوروبية واللورد بالميرستون*؛ *Lettres, journal et documents*، مجلد II، ومجلد III.

ربط البحرين، مقارنة بما سيعود على إنجلترا، من جراء حركة المرور مــع الشرق، بعثت فى إنجلترا الأسى والشك، اللذين تحولا بعد ذلك إلـــى خـــوف وقلق تجاه فرنسا. لقد كانت حكومة لندن على قناعة تامة بأن القناة ستشـــجع استقلال مصر عن تركيا وخضوعها إلى فرنسا. وهكذا، أصـــبحت إنجلتـــرا تشعر بحساسية تجاه تأمين العبور إلى الهند عبر مصر، منذ أن صارت الهند دعامة رئيسية لقوتها ورخائها.

مفتاح سر سياسة بريطانيا العظمى الخارجية منذ بداية القرن الماضي حتى وقتنا هذا نابع من قلقها المبالغ فيه على تأمين طرق المواصلات مــع الشرق.

لا شيء يجدي فى فهم السياسة الإنجليزية المتبعة فى قناة الســـويس أكثر من دراسة اختلاف المنهج الذي تسلكه بريطانيا العظمـــى فـــى تنفيـــذ مشروع آخر مماثل تمامًا لمشروع القناة، وهو شق برزخ بنما. منـــذ عـــام 1870 وإنجلترا تسعى لشق هذا البرزخ، لأن تلك القناة ستقرب المسافة بينها وبين الصين وآسيا، وتجعلها تحتل المركز الأول فى هذا الطريق التجـــاري الجديد بأوروبا؛ فى حين نجدها تعارض بمنتهى العداء افتتاح قناة الســـويس، لأن هذا الطريق البحري الجديد سيقرب القارة الأوروبية من التجارة الشرقية تاركًا المركز الأخير للجزر البريطانية، التي تعتبر أسياد التجـــارة الشـــرقية ليس بفضل قوتها فحسب، ولكن أيضًـــا بســـبب الحصـــون والمســـتعمرات والمزارع التي تمتلكها بطول سواحل رأس الرجاء، المستخدم فـــى التجـــارة آنذاك. كان هذا الطريق كافيًا لها، ولم تكن ترغب سوى فى افتتاح طريـــق آخر أكثر راحة، واختصارًا للمسافات، وبالتالي ستستفيد منه بـــاقي الـــدول الأوروبية الأخرى؛ وهو ما لم تكن ترضاه، حتى وإن كان ذلك على حساب التضحية بالمصلحة والتطور العالمي.

وقد زخرت المراسلات المتبادلة بين وزارة الخارجية وممثليها فـــي القاهرة والقسطنطينية وباريس، بأفكار ومشاعر السياسة الإنجليزية فيما يتعلق بمسألة القناة، منذ اللحظة الأولى للامتياز. ولكن هناك خطابًا واضحًا، أرسله اللورد كلاريندون، سكرتير الشئون الخارجية، إلى اللورد كـاولي، السـفير البريطاني بباريس[1] بتاريخ 18 يوليو 1855. وها نحن نعرض بعض النقاط التي وردت في هذا الخطاب: "يجب علي أن أخبركم بأن الإمبراطور(نابليون الثالث) الذي يعمل بمنتهى العدل وبروح الصداقة، على استعداد تام للتخلـــي عن تأييده لهذا المشروع الذي لا تعيره فرنسا اهتمامًا كبيرًا وربما لا تهتم به مطلقًا، والذي تعارضه إنجلترا بشدة، ولكن لاعتبارات مفاجئة غير متوقعـــة تحرك وزير جلالته لأسباب مختلفة، وعقد النية على المساعدة فى تنفيذ القناة رغم معارضة إنجلترا. لقد ظلت معارضة الحكومة البريطانيـــة متصـــلبة، وقائمة على اعتبارات سياسية لا تقبل النقاش. وسوف تنقـل سـيادتك هـذا الحوار، كما يروق لك، سواء للإمبراطور أو للكونت واليوسكي، كتعبير عن مشاعر جلالة ملك بريطانيا. وأود أن أخبر سيادتك أنه قد أتيحت لي الفرصة مرتين لمقابلة السيد دي ليسبس، الذي أسهب فى الحـديث بالتفاصـيل عــن الفضل الذي يرجع للخطة التي وضعها، وطلب منى أن أقرأ مذكرة سـلمها لي، وكانت توشك على أن تنشر مع بعض الوثائق الإيضاحية الأخرى. وقد أكدت له أنني سأقرأ مذكرته بكل سرور، ولكنني أوضحت له أن معارضـــة الحكومة البريطانية أمر لا يمكن التغلب عليه.

"تستحسن هذه الخطة لاعتبارات تجارية بحتة. ولكن المذكرة تؤكد أن تجارة إنجلترا هي التجارة الأكثر تأثرًا على الإطـلاق، وتعـادل تجارتهـا

---

(1) لندن، F O، 1156/78، رقم 606.

البحرية تجارة أوروبا بالكامل. لذا فإذا كانت حكومة جلالة ملك بريطانيـــا، التي من المفترض أن تكون هي الحاكم الأفضل من دي ليسبس، تعارض تلك الخطة، فلماذا إذن يسرع الأخير أو الحكومة الفرنسية فى تبنى تلك الخطة؟

"من الواضح أن فرنسا ليس لديها مصالح فـــى الهنـــد، والصـــين، واستراليا يمكن أن تقارن بمصالحنا. ولكن هذا الستار الشفاف من الاعتبارات التجارية لا يمكن أن يخفي وجهات النظر السياســية المرغـــوب تحقيقهـــا. فبمجرد حفر تلك القناة الضخمة، ستستقل مصر تمامًا عن تركيـــا، وســـتعلن استقلالها متى يحلو لها... خندق كبير عرضه 300 قدم وعمقه 80، وفقًا لما هو وارد فى تصميم مشروع حفر القناة البحرية، وحصـــون مقامـــة علـــى الضفتين وسفن حربية رأسية في مواقع مهمة في مياهها، كل هذا سيمنع قدوم أي جيش تركي من سوريا، وفى اليوم الذي سيتم فيه الانتهاء من القناة، ستعد مصر تابعة لفرنسا... فى الحقيقة يعتبر تأييد إنجلترا لإنشاء هذه القناة بمثابة انتحار لها".

لقد ظلت طريقة التفكير فيما يخص مسألة السويس كمـــا هـــي فـــى الحكومة الإنجليزية حتى مع التغييرات الوزارية. فإن الأفكـــار والمخـــاوف نفسها التي عبر عنها اللورد كلاريندون فى خطابه، وردت فى الأحاديث التي أدلى بها كل من اللورد بالميرستون ودزرائيلي، وهـــى أســـاس المقـــالات المناهضة لمشروع السويس المنشورة بجريدة التايمز[1]، وتمثل اتجاه الرأي العام فى المملكة المتحدة.

---

(1) انظر بالتحديد المقال الذي نشر بتاريخ 7 إبريل 1858، بعد 3 سنوات، ويبدو أنه نسخة من كتاب كلاريندون. لقد كان التقرير الذي وضعه مبعوث النمسا في لندن، السيد فون شافر Von Schaffer، بتاريخ 12 نوفمبر 1858(فيينا H.H.S، دي نيريللي 1858، رقم 3722) في هذا الشأن تعليميًا وفي الوقت نفسه طويلاً وحادًا.

وأمام هذا العداء المتشدد الذي تبديه الحكومة والشعب الإنجليزيـــان، أراد دي ليسبس أن يكرر المحاولة التي قام بها منذ عامين: فحاول أن يقنـــع إنجلترا مثيرًا بها العديد من المظاهرات المؤيدة للقناة. حيث جاب خلال أشهر إبريل ومايو ويونيو عام 1857 أهم الموانئ والمراكز الصناعية بـــإنجلترا، واسكتلندا وأيرلندا، وقام بعقد لقاءات واجتماعات، برئاسة وحضور العديد من الأشخاص ذوى الحيثية بمختلف المناطق، وحصل هناك على تأييد وموافقـــة على مشروع قناة السويس(1).

ولكن كانت هناك دائمًا معارضة من قبل تيارات قوية مـــن الـــرأي العام، وهو الجانب ذو الكلمة المسموعة فى الصحافة، ويمكن أن نقول إنـــه يمثل الحكومة بطريقة أو بأخرى. والأكثر من ذلك أن الأخيرة قامـــت فـــى شهر يونيو نفسه للتقليل من شأن النجاح الذي حققه دي ليسبس عن طريـــق الدعاية التي قام بها، بشن حملة هجومية عنيفة ضد مشـــروع القنـــاة. وقـــد أتيحت الفرصة من خلال استجواب الوزارة فى مجلس العموم. حيث تقـــدم النائب بيركيلي Berkeley، ممثل بريستول، التي كانت تؤيد مشروع القنـــاة بشدة، باستجواب باسم ناخبيه، عما إذا كانت الحكومـــة علـــى اســـتعداد لأن تستخدم سلطاتها لإقناع السلطان بالتصديق على الامتياز الذي منحـــه والـــي

كان فون شافر يعلم جيدًا بمسألة قناة السويس، حيث كان يشغل منصب القنصل النمساوي العام في مصر خلال فترة الأعمال التي كانت تقوم بها اللجنة الدولية في البلاد، كما أنه كان متواجدًا في لندن أثناء المناقشات البرلمانية التي دارت حول القناة ولقاءاته مع دي ليسبس الذي كانت تربطه بع علاقة صداقة.

(1) قدم Lo Schäffer، الوارد ذكره في الحاشية السابقة، بعض التحفظات الدقيقة حول أهمية وصحة هذه الأحداث.

مصر. وفى 7 يوليو 1857 جاء رد بالميرستون الذي حسم المسألة بصورة سلبية، وتحولت الصراحة إلى وحشية مهينة غير لائقة لمؤيدي المشروع الضخم. وهذا الرد جدير بأن نورده بالكامل[1]: "من المؤكد أن حكومة جلالة الملك لا يمكن أن تستغل نفوذها وسلطتها لدى السلطان لإقناعه بالسماح بإنشاء القناة، لأنها منذ 15 عامًا قد مارست سلطتها التي تتمتع بها فى القسطنطينية وفى مصر لتحول دون إتمام هذا المشروع. هذا المشروع من الناحية التجارية يمكن أن يوضع فى مصاف المشروعات الوهمية، التي ينخدع فيها من حين لآخر أصحاب رؤوس الأموال البلهاء.

"علمت من مصدر موثوق أن هذه الخطة لا يمكن تنفيذها من الناحية العملية، إلا عن طريق مبالغ باهظة جدًا لا يمكن تعويضها. لكنني أرى من وجهة نظري أن هؤلاء الذين يغامرون بأموالهم فى هذا المشروع، على قدر كبير من الفطنة واليقظة؛ هكذا أخبر صديقي المبجل ناخبيه.

"على أية حال، لم يكن هذا هو الدافع الحقيقة وراء معارضة الحكومة للمشروع، لأن الأفراد فى شئونهم الخاصة يتمتعون بمطلق الحرية، وإن حدث وأن تورطوا في مشروعات غير قابلة للتنفيذ، فعليهم تحمل نتيجة تصرفاتهم الطائشة. ولكن هذه الخطة ضد مصالح إنجلترا؛ ومعارضة لسياستنا الراسخة فيما يتعلق بعلاقات مصر مع تركيا، وهى السياسة التي رسبتها الحرب الأخيرة، وأسفرت عن معاهدة باريس.

---

(1) HANSARD، *Palimentary Debates*، السلسلة الثالثة، 146، صفحات من 1043-1044.

"من الواضح أن الاتجاه السياسي للمشروع هو تيسير انفصال مصر عن تركيا. وبالتالي فهو يرمي إلى أهداف بعيدة لإنشاء مدخل ممهد لإمبراطوريتنا فى الهند. ولست فى حاجة لأن أسهب في الحديث أكثر من ذلك، لأن تلك الأهداف واضحة أمام أعين من يتدبر تلك المسألة بتمعن. ولا يسعني إلا أن أعرب عن مدى دهشتي من اعتماد دي ليسبس حتى تلك اللحظة على قسوة أصحاب رؤوس المال الإنجليز، واعتقاده أنه عن طريق رحلته عبر مختلف المدن التجارية بتلك الدولة، سينجح فى الحصول على تمويل إنجليزي لتشجيع مشروع يعتبر بكل المعايير معارضًا ومعاديًّا للمصالح الانجليزية.

"لقد وُضعت الخطة منذ 15 عامًا كمشروع مضاد للسكك الحديدية، التي كانت تؤيد السياسة الانجليزية فكرة إنشائها، لاختصار المسافة إلى السويس. ولكن من المحتمل أن دي ليسبس وباقي المؤيدين قد نجحوا في تحقيق هدفهم حتى إن المشروع لم يكتمل. وإذا أراد نصيحتي صديقي المبجل، ممثل بريستول، فمن الأفضل أن يظل بعيدًا عن هذا المشروع."[1]

السلطة التي كان يلمح إليها بالميرستون هى ستيفينسون، الذي لم يكتف فقط بخيانة أعضاء جمعية الدراسات واستئثاره لنفسه بأن يكون هو المؤيد المؤسس لمشروع السكك الحديدية الممتد من الإسكندرية إلى القاهرة والسويس، بل الأكثر من ذلك أنه تجرأ على معارضة مشروع القناة علانية

([1]) ظل بالميرستون مصرًا على موقفه: وكرر الأسباب نفسها فى الخطاب الذي أرسله إلى اللورد جون روسيل، بتاريخ 8 ديسمبر 1861، انظر، *Lettres, journal et doments*، IV الصفحات من 120-125.

على الملأ في مجلس العموم مؤيدًا بالميرستون ومخالفًا لجميع الحقائق والمبادئ العلمية.

هذا ما حدث فى السابع عشر من شهر يوليو نفسه، عندما لفت النائب جريفيث Griffith، انتباه المجلس والحكومة من جديد نحو مسألة القناة[1]. وكان رد اللورد بالميرستون هو تكرار لنفس المصطلحات والتعبيرات التي استخدمها فى الجلسة السابقة. ولكي يبرر وجهة نظره حول استحالة تنفيذ المشروع من الناحية الفنية، استشهد بعضو البرلمان ستيفينسون. حيث قام الأخير بإلقاء خطاب يتوافق تمامًا مع ما قاله بالميرستون، وبذلك وقع في العديد من الأخطاء التاريخية والفنية التي تؤكد أنه لم يكن على دراية بما كتبه المؤرخون السابقون عن المسألة، وأنه لم يكن مهتمًا مطلقًا بمتابعة دراسة الأعمال، والمناقشات والنتائج التي توصلت إليها اللجنة الدولية، وأنه لم يكن مهتمًا بصورة جدية بشق البرزخ. ويمكن تلخيص خطابه في العبارات التالية: "فى عام 1847، قمت بصحبة المهندسين دي نيجريللي وتالابوت بدراسة مشروع قناة الربط بين البحرين، وأنا على اقتناع تام بأن الاتصال المباشر بين البحر المتوسط والبحر الأحمر سيسفر عن فوائد هائلة. ولكن عمليات قياس منسوب البحرين التي قام بها مهندسو البعثة الفرنسية أكدت أن هناك اختلافًا في منسوب المياه بين البحرين يقدر بعشرة أمتار.

"وعلى هذا الأساس أقترح إعادة فتح قناة البطالمة عن طريق إنشاء تيار بين البحرين، دون أن يمثل عقبة أمام الملاحة البخارية، ويؤدى إلى تخليص القناة مما يحدث بها من الطمس بالطمي. وأشارت بعض القياسات الأخرى إلى أن الاختلاف بين مستوى البحرين أمر لا يذكر، وبناء على ذلك

---

(1) HANSARD، السلسلة الثالثة، مجلد 146، الصفحات من 1704-1707.

تم استبعاد مشروع الربط عن طريق قناة البطالمة تمامًا. وفى أعقاب ذلك قمت بفحص الأرض ودراسة إمكانية إنشاء قناة على أساس عدم وجود اختلاف بين مستوى المياه فى البحرين واقترحت أن يكون مأخذ المياه في الجزء العلوي من النيل، وتوصلت فى النهاية إلى نتيجة واحدة وهى أن تنفيذ هذا المشروع أمر عبثي. فى حين قام بعض المهندسين الآخرين بفحص الأرض وأكدوا إمكانية تنفيذ المشروع؛ ولكنني أصررت على رأيي السابق وكنت على اتفاق مع اللورد الأول بالخزانة."

وقد لاقى هذان الحديثان المغالطان للحقيقة اللذان أدلى بهما كلا من ستيفينسون وبالميرستون، استحسانًا ملحوظًا من قبل الأغلبية العظمى بالمجلس؛ وهو ما أدى إلى تفاقم العداء للقناة. وهكذا لم يعد العداء منحصرًا في شخص بعينه أو فى اثنين من رجال الحكومة، ولكنه امتد ليشمل الحكومة كلها، والرأي العام، فلم تتوقف الجرائد الرسمية، وعلى رأسها جريدة التايمز، عن معارضة مشروع الطريق الجديد للهند.

فى حين استقبل الرأي العام والصحافة فى الدول الأخرى عبارات بالميرستون وستيفينسون بمنتهى الاستياء والسخط. ولم يكن هناك جريدة، لاسيما فى إيطاليا، وفرنسا، ودول ألمانيا والنمسا، إلا ونقدت تلك العبارات وكشفت عن المراوغة والتلاعب بها، وقدم بييترو باليوكابا دحضًا لاذعًا. وأراد أن يعطي أهمية عظمى وصدى واسعًا لرده متحدثًا من مقعد حكومة بيمونته، التي كان يشغل بها منصب وزير الأشغال العمومية، قبل أن يقيله كافور، الذي كان حريصًا على عدم إثارة غضب إنجلترا. وما حدث لم يمنع باليوكابا من أن ينشر خطابًا من تورينو، بتاريخ 4 أغسطس، وقع عليه جميع

أعضاء اللجنة الدولية[1]، وأقحمه دي ليسبس ضمن أهم الوثـائق المتعلقـة بالقناة، ونشره بعد ذلك بالتفصيل فى كتيب مستقل[2]. كما تُرجم إلى العديـد من اللغات الأخرى.

بالإضافة إلى أنه كان من جهابذة العلماء، كان باليوكابا يمتلك صفات الكاتب والخطيب والمجادل، ولذا نجح في أن يبخس قدر هذين الإنجليزيين. في بادئ الأمر كشف الستار عن الأحكام السياسية التي أطلقها بالميرسـتون وليس لها أساس من الصحة، ثم فند بالتفصيل الأخطاء العلمية التي وقع فيها ستيفينسون، حيث قال عن الأول:

"هذا التغيير الذي طرأ على الموقف هو المظهر الوحيد الذي أعطى أهمية لأحاديث اللورد بالميرستون والمهندس ستيفينسون، فمن ناحية الجوهر يتضح لنا أن تلك الأحاديث مليئة بالتجاوزات والافتراضات الخاطئـة، ممـا

---

(1) *journal de l'union des deux Mers*، *L'Isthme de Suez*، 1857، ص 323 وما يليها.

(2) PALEOCAPA، *Observtions sur le discourse pronounce par M. Stepheson dans la chamber des Communes sur le perement de l'Isthme de Suez* (جلسة 17 يوليو 1857)، باريس 1857. للاطلاع على النص الإيطالي انظر Bollettino dell'Istmo di Suez، مجلد II، عام 1857، الصفحات من 540-550: *Esame delle opinioi di Lord Palmerston e dell'Ingegnere Stephenson sul Bosforo di Suez enunciate nella Camera dei Comuni d'Inghilterra.* النصان متطابقان فى الجوهر، ويختلفان قليلاً في العنوان وبعض التعبيرات؛ نحن نستعين بالنص الإيطالي الوارد في Bollettino.

يجعلها لا تستحق تلك الشهرة التي اكتسبتها، وهيبة المجلس الذي استمع إليها.

"كانت الجرائد الفرنسية من أهم الأدلة السياسية التي استند إليها اللورد بالميرستون بصورة كبيرة، في الواقع ترجع مناقشة تلك المسألة الحساسة إلى الفرنسيين، الذين حامت حولهم الشكوك والاتهامات الصريحة بعدم الإخلاص في الحفاظ على هذا التحالف الودي، الذي قدمت فرنسا في سبيله إلى إنجلترا العديد من البراهين الأكيدة الرائعة في الأعوام الأخيرة.

"ليس بمقدورنا أن نخفي عليكم بعض المفاهيم والأفكار الغريبة. أولها التناقض الصريح بين الحكم المتقن الذي أصدره اللورد المبجل على مشروع قناة السويس وتأكيده على وجود العديد من العقبات الطبيعية والاقتصادية التي تعرقل تنفيذه، وبين الحماس، وإن جاز القول اللهجة العنيفة، التي كان يحث بها الأمة الإنجليزية على معارضة ومناوئة هذا العمل الضخم الذي نحن بصدد الحديث عنه، مؤكدا لها أن نجاح هذا المشروع يعد أمرًا مؤسفًا للهيمنة الإنجليزية في الهند، بتشجيع من الدولة المنافسة التي تعمل على الحد من تلك الهيمنة. ونحن الآن نتساءل لماذا كانت تثار بمنتهى الشغف كل هذه الخلافات والخصومات بين الشعبين اللذين كانا دائمًا ما يرددان أنهما يرغبان في التعاون من أجل تطور حضارة العالم بأكمله، معارضًا الشروع في عمل من المؤكد أنه لن يؤدى إلى خسارة أو مكسب أي من البلدين، بناءً على رأى اللورد بالميرستون، الذي أكد استحالة تنفيذه.

"وربما لكي يداوي الأثر السيئ الذي تركته عباراته التي تكشف مدى كرهه لفرنسا، كنوع من أنواع التعويض، جامل إمبراطور فرنسا، ممتدحًا الإخلاص والوفاء الذي يدافع به عن استقلال الإمبراطورية العثمانية بالاتفاق

مع إنجلترا، ومعارضته في الوقت نفسه لمشروع القناة التي تربط بين البحرين، باعتبارها ستؤدى إلى استقلال والي مصر.

"وتعتبر فكرة ربط الانفصال السياسي بالانفصال المادي عن طريق قناة صناعية تربط بين بلدين هما في الأصل منفصلين جغرافيًّا بصحراء شاسعة من الرمال، فكرة صبيانية.

"وهناك مفهوم آخر من المفاهيم الغريبة التي وردت في أحاديث اللورد بالميرستون وهي الزعم بأن أحدًا في العالم لا يستطيع أن يأتي بعمل لا يتوافق مع المصالح والآراء الإنجليزية. إن نواب الحكام الذين كانت الجمهورية في روما تعينهم على أملاكها لم يكونوا يتحدثون مطلقًا باسم الجمهورية التي يسعنا أن نقول إنها كانت مسيطرة على العالم بأسره، بنفس الزهو والمبالغة التي تجرأ بها اللورد بالميرستون على معارضة برزخ السويس الصناعي.

"والآن نتساءل هل حقًا لن تكون سيادة إنجلترا مقتصرة على إحدى القوى العظمى في العالم، بل ستمتد إلى الجميع وضد الجميع، وإذا كان الوضع كذلك، فهل يجب عليهم أن يحنوا رؤوسهم وان يتخلوا عن أي مشروع لا يحظى بتأييدها؟

"لم نستطع أن نمنع أنفسنا من إبداء الملحوظات السابقة حول الجانب السياسي في هذا الخطاب، الذي ألقاه واحد من أبرز رجال الدولة في عصرنا، وله سلطة تتجاوز المنطق والحقيقة؛ ولكننا سنكف عن انتقاد الجانب الفني في هذا الخطاب؛ باعتبار أن الأدلة والبراهين التي استند إليها اللورد المبجل تافهة وليست ذات قيمة في العمل حتى نجهد أنفسنا بالرد عليها؛ ونتمنى ألا يطمح في التفوق في فن الهندسة كما تفوق في فن الحكم والدبلوماسية.

"وبالنسبة للطرف الآخرـ يستكمل باليوكابا حديثه قاصدًا ستيفينسون
ـ لا يمكننا أن نمنع أنفسنا من الرد على الخطاب الفني الخاص بالسيد ستيفينسون، لأن هذا الحديث عبارة عن ركام لمجموعة من الأخطاء التاريخية والأحكام الفنية الملفقة (ونقول هذا بمنتهى الدهشة التي تعادل نفس شعور الاشمئزاز الذي شعرنا به)، ولكن الشهرة الواسعة التي كان يتمتع بها صاحب الخطاب في جميع أنحاء أوروبا قد أعطت لحديثه صدى كبيرًا وأهمية قصوى لدى جميع من يقسمون بعبارات سيدهم دون أن يكون لديهم المقدرة على اتخاذ القرار بأنفسهم، وللأسف هم كثيرون.

"استهل السيد ستيفينسون حديثه بعام 1802 وقدوم الحملة الفرنسية على مصر بقيادة بونابرت، متطرقًا للحديث عن الأعمال التي أجراها المهندسون التابعون لتلك الحملة وقيامهم بقياس منسوب المياه في البحرين الأبيض والأحمر، حيث أسفرت تلك الأعمال عن وجود اختلاف بين المنسوبين يقدر بحوالي 10 أمتار، مشيرًا بذلك إلى منذ حوالي 50 عامًا مضت، عندما ظهر هذا الرأي الذي يؤيد وجود اختلاف بين المنسوبين.

"بعد ذلك أرجع إلى الدراسات التي قام بها هو وغيره من المهندسين الذين كانوا يعملون معه، الفضل في اكتشاف أن هذا الاختلاف ليس له أساس من الصحة. مضيفًا أن هذا الأمر يعارض بشدة تنشيط قناة البطالمة، التي يرى أنها قناة ستربط مباشرة بين البحرين، معتمدًا على أن هذه القناة لن يتم حفرها إلا في حالة ما إذا تأكد وجود خلاف بين مستوى البحرين كما افترض مهندسو حملة بونابرت.

"هذه المجموعة من الأخطاء كفيلة بأن تبرهن على أن السيد ستيفينسون لم يقم بدراسة المسألة من أي جهة.

"يعود الرأي القائل بوجود اختلاف كبير في منسوب المياه بين البحرين المتوسط والأحمر إلى زمن بعيد جدًا، حتى إن هذا الرأي لم يشجع مطلقًا على افتتاح قناة مباشرة بين البحرين، وقد تم اعتباره بمثابة السبب الرئيسي الذي جعل القدماء لم يفكروا في افتتاح قناة مباشرة أو حتى مجرد المحاولة، وتخلوا عن الفكرة قبل إتمامها، حيث كان هناك اعتقاد سائد أن مياه البحر الأحمر قد غمرت سهل مصر المنخفض.

"هكذا يبدو أن القدماء لم يحفروا سوى بعض القنوات غير المباشرة من البحر الأحمر إلى النيل، وبالأخص قناة البطالمة التي تبدأ من السويس حتى القاهرة، وهو ما يحمل معنى مغايرًا تمامًا لما أرجعه السيد ستيفينسون، معتقدًا أنها قناة مباشرة تربط بين البحرين، وأن تنشيطها وتجديدها يعتمد في الأساس على الاختلاف الخاطئ في منسوب المياه، وهو ما لم يكتشفه السيد ستيفينسون أو أي من مساعديه، ولكن يرجع الفضل في ذلك إلى المهندسين الفرنسيين الذين أرسلهم المهندس تالابوت وبالأخص السيد بوردالو Bourdaloue الذي يعد أستاذًا كبيرًا في هذه الدراسات.

"ومن بين الأخطاء العديدة التي وقع فيها السيد ستيفينسون في باقي خطابه، أنه أثناء حديثه عن لجنة 1847 المؤلفة منه ومن السيد دي نيجريللي والسيد تالابوت، ذكر أنهم جميعًا كانوا معارضين لمشروع شق البرزخ، في حين كان السيد نيجريللي من أكثر المؤيدين للمشروع، وبعيدًا عن أن تساوي ارتفاع مستوى المياه بين البحرين يمثل عقبة، كان من وجهة نظره مفيدًا ولصالح تنفيذ المشروع.

"ولكن ما يثير الدهشة أكثر هو أن السيد ستيفينسون لم يكن على دراية بما اقترحته اللجنة الدولية. فقد ذكر أن فكرة شق قناة مباشرة من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط تتغذى من مياه البحر فقط، هي فكرة مرفوضة

من قبل الجميع، وأن اللجنة نفسها استعاضت عنها بقناة مباشرة من شاطئ السويس إلى شاطئ الفرما تتغذى من مياه النيل.

"ولا نستطيع أن نفهم أي مشروعات كان يقصد السيد ستيفينسون في حديثه، ولكن يبدو أنه لم يدرس أيًا منها على الإطلاق وحدث لديه خلط غريب بين المشاريع وبعضها البعض، وعندما حاول أن ينتقد مشروع اللجنة، انتقد على العكس أحد المشروعات التي رفضتها تلك اللجنة، إلا أنه ارتكب خطأ آخر فيما يتعلق بالترعة، التي ستستخدم في الري وللملاحة الداخلية الصغيرة بين النيل والقناة البحرية الكبيرة، واعتبر أنها منبع مياه تغذي تلك الأخيرة".

واستكمل باليوكابا موضحًا مدى سخافة وسذاجة المبدأ الذي أقام عليه ستيفينسون رأيه في القناة المباشرة، وهو أنه ما دام هناك اختلاف في منسوب المياه بين البحر المتوسط والبحر الأحمر فلا يمكن شق القناة، واختتم خطابه مؤكدًا على السيادة العظمى التي تتفوق بها القناة على السكك الحديدية مشددًا على أن "الأنانية عمياء ونصائحها دائما ما تكون مخزية لمن يتبعها".

وفي 14 أغسطس من العام نفسه، عام 1857، من أجل دعم مادي مطلوب من الحكومة لصالح سكك حديد الفرات، دار نقاش جديد في البرلمان الإنجليزي حول قناة السويس[1]. وفي هذه الجلسة حارب جلادستون ببلاغة السياسة المعارضة للقناة. وأنكر على الحكومة الحق في إقحام السياسة مع الأغراض والميول الشخصية في مسألة تجارية بحتة؛ وأصر على اعتبار أن أفضل من لديهم الكفاءة على الحكم على أي مضاربة هم الأشخاص الذين يسهمون فيها برأس المال؛ وفي النهاية أشار إلى أنه من غير المجدي

(1) HANSARD، المجموعة الثالثة، مجلد 147، الصفحات من 1652- 1682.

لإنجلترا أن تتخذ موقف العداء من مشروع ذي منفعة عالمية. ولكن اللــورد بالميرستون أصر على عناده: وكان رده عبارة عن تكرار للحجج نفسها التي ذكرها في الجلسات السابقة. وحول مسألة المبدأ التي أثارها جلادستون، عبر عن رأيه موضحًا أنه عندما يتــراءى للحكومـــة الإنجليزيـــة أن المشـــروع متعارض مع المصالح الإنجليزية، فمن واجبه أن يعارضه هو أيضًا، حتـــى وإن كانت تلك المعارضة تتعارض مع وجهات نظـــر بـــاقي الـــدول ومـــع المصالح السياسية والتجارية.

وبالرياء الإنجليزي الفطري نفسه أضاف حرفيًا: "الـــدافع الرئيســـي والوحيد الذي كشفناه أمام الحكومة التركية لتبريـــر عـــدم قبـــول التصـــميم المقترح، ليس الضرر الذي سيقع على إنجلترا، ولكن الضرر الذي ســـيلحق بتركيا، وخطر المساس بسلامة الإمبراطورية العثمانية".

وفيما يتعلق بما تم تقديمه لحكومة لندن من خيـــر وعـــدم مســـاس بالإمبراطورية العثمانية، نرى أنه في عام 1857 نفســـه اســـتولت القـــوات البريطانية فجأة على جزيرة بريم (ميون)، التابعة لتركيا[1]. وينكر أن تلـــك الجزيرة تطل على مضيق باب المندب وبالتالي البحر الأحمـــر، فقـــد رأت إنجلترا التي تتوقع افتتاح القناة أنه من الملائم احتلال تلك المنطقة، مثلها مثل مدينة عدن، التي سبق وأن احتلتها بالفعل، وتعتبرها قوية بالقدر الكافي لتمثل

([1]) هناك العديد من التعليقات الساخرة التي نشرت في الجرائد في تلك الفترة حول احتلال جزيرة بييرم، والمنهج الذي كانت تسلكه إنجلترا، فبينما هي تدافع عن كيان الإمبراطورية العثمانية، نجدها تستولي على بعض الأراضي لتؤمن نفسها ضد المخاطر التي قد تصيبها على اثر تنفيذ المشروع الذي أعلنت استحالت تنفيذه. انظر *Bollettino dell'Istmo di Suez*، مجلدII، 1857، ص 217.

مفتاح العبور لهذا البحر. وكما نرى، هذا مظهر آخر يدل على عدم مصداقية وشفافية إنجلترا، فبينما تصر على استحالة تنفيذ مشروع السويس، نجدها تتأهب له، مستعينة بالخداع والجبروت على إنشاء المستعمرات والحصون على طريق الهند الجديد الجاري تشبه السلسلة نفسها التي تمتلكها على الطريق المؤدي إلى رأس الرجاء الصالح. وفي الوقت الذي كانت تقوم فيه باحتلال جزيرة بريم، استولت على جزيرة كاره Karah في الخليج العربي، وأدخلت تحسينات على الميناء والحصون بمالطة وجبل طارق. وستوالي فيما بعد احتلال مناطق أخرى على سواحل البحر الأحمر والمحيط الهندي، ثم ستقوم بالاستيلاء على قبرص وفي النهاية مصر، التي ستقوى السلسلة وتدعمها. ومن أجل تحقيق هذا الهدف، كانت السياسة الإنجليزية المتحولة ظاهريًا، تظهر وعيها الكامل والتحامها التام، مستخدمة السبل كافة دون إثارة أي شكوك.

ولكي يكشف القناع عن موقف الحكومة الإنجليزية الزائف انتقل دي ليسبس إلى القسطنطينية، حيث قدم مذكرة إلى الباب العالي، طالبًا التصديق على الامتياز الذي منحه إياه الخديو سعيد. ولكن تلك المذكرة وغيرها من الضغوط الأخرى التي مارسها دي ليسبس عن طريق العديد من الشخصيات المرموقة لم يكن لها أدني تأثير لدى السلطان، الذي وجد سببًا جديدًا للرفض بعد الاحتلال الإنجليزي لجزيرة بريم.

ومن جانبها، أكدت الحكومة الإنجليزية على معارضتها للقناة أثناء استئناف المناقشات البرلمانية حول هذا المشروع بالرغم من التغيير الوزاري. ففي 26 مارس 1858 طُرحت المسألة من جديد من منصة المنابر

جريفيث Griffith[1]. وعقب انعقاد الدورة الأخيرة حل دزرائيلي محل اللورد بالميرستون كرئيس لمجلس العموم في حكومة دربي. سأل جريفيث وزير المالية "بالرغم من التسهيلات التي ستوفرها القناة لتيسير الاتصال بين إنجلترا مع مستعمراتها في الشرق، وعلى الرغم من رغبة باقي دول القارة الواضحة في سرعة تنفيذ هذا المشروع، إلا أن الحكومة الإنجليزية ترى أنه من المجدي معارضة افتتاح برزخ السويس". كان يحتج بقوة ضد أي تدخل سياسي في مثل هذه الأمور. وجاء رد دزرائيلي مراوغًا إلى أبعد حد. فلا يرضيه، وفقًا لما صرح به، أن يجتمع هذا العدد الضئيل من أعضاء المجلس لمناقشة أمر على هذا القدر من الأهمية. من الناحية الفنية عاد إلى ما قاله، في مناسبة أخرى، روبيرتو ستيفينسون؛ ومن الناحية السياسية أكد على أن الموقف دقيق وحساس حتى إنه لا يمكن أن يفصل فيه بهذه السرعة. وربما فيما بعد تعلن الحكومة رأيها، عندما تتأكد إمكانية تنفيذ المشروع والفائدة التجارية التي سيحققها.

لم يكن البرلمان الإنجليزي ليقبل بمثل هذا الرد. لذا ثمة مناقشة جديدة لا مفر منها. وبالفعل طُرح الأمر للنقاش في الجلسة المنعقدة في 1 يونيو 1858 من قبل النائب رويباك Roebuck الذي طلب من مجلس العموم أن يعلن أن "سيطرة بريطانيا العظمى وسلطتها لا يجب أن يستخدما للضغط على السلطان لمنعه من التصديق على الامتياز الذي منحه والي مصر". لقد كانت جلسة ساخنة استمرت لأكثر من 5 ساعات، شارك فيها العديد والعديد من الأعضاء الذين طلبوا الكلمة. ومن بين هؤلاء الذين أيدوا الاقتراح كان رويباك Roebuck وملنر جيبسون Milner Gibson

(1) HANSARD، السلسلة الثالثة، مجلد 149، الصفحات من 847-850.

وجريفث وجلادستون وراسيل؛ ومن بين الذين حاربوه نذكر ستيفينسون وفيتزجيرالد ووزير الشئون الخارجية وبالميرستون ودزرائيلي. وردًا على الأحاديث المؤيدة نفت الحكومة أنه يمكن استغلال سلطة إنجلترا، سواء في ظل الوزارة الحالية أو السابقة، من أجل منع السلطان من إعطاء موافقته على مشروع إنشاء قناة عبر البرزخ. لقد رفض مجلس العموم اقتراح رويباك بعدد 290 مقابل 62 صوتًا، ووافق على تصريحات الحكومة[1].

في أثناء المناقشات الدائرة في مجلس العموم حول مشروع القناة، داومت الصحافة الأوروبية، باستثناء الإنجليزية، على توجيه النقد بشدة للمعارضة التي تبديها حكومة لندن. وفي جلسة 1 يونيو كان السيد ستيفينسون هو محور النقاش، وعلى الرغم من الدحض الحاسم الذي تلقاه من باليوكابا، كان يكرر الأخطاء التاريخية والمهاترات العلمية نفسها التي وقع فيها من قبل، مصرًا على الحكم الأبله نفسه الذي يؤكد فيه "أن القناة المقترحة، بسبب انعدام التيار، ستصبح حفرة من الطين الراكد"، والأكثر من ذلك أنه تجرأ على تكرار أن زملاءه في شركة الدراسات دي نيجريللي وتالابوت قد وافقا على إمكانية إنشاء القناة على أساس الافتراض الخاطئ بوجود اختلاف في منسوب المياه بين البحرين، وهذا بالطبع يتعارض مع جميع الحقائق المؤكدة.

وجاء الرد الفاصل على هذه التأكيدات الغريبة التي يذكرها ستيفينسون هذه المرة من دي نيجريللي، الذي سيظل دائمًا وأبدًا هو العقل المدبر للقناة وروحها: فجميع خيوط المشروع في يديه. وهو عضو من أعضاء مجلس الإدارة، والمدير العام لجميع الأعمال. كان يتأهب للرحيل إلى

---

(1) HANSARD، السلسلة الثالثة، مجلد 150، الصفحات من 1360-1401.

مصر وباريس من أجل إنشاء الشركة المنفذة؛ وفى الوقت نفسه كان له دور بارز في الصراع ضد إنجلترا لصالح القناة.

هذا ما كتبه في 3 مايو 1858 من فيينا إلى أحد أصدقائه القدامى في سويسرا: "أنتم تعلمون بحربنا ضد إنجلترا بسبب القناة، ونأمل أن نخرج منها عما قريب منتصرين بفضل ثباتنا. وسأرحل من هنا في الثامن من الشـــهر الجاري متجها إلى تريستا لأتوجه منها إلـــى مصـــر، إذا أعطـــاني جلالـــة الإمبراطور التصريح، الذي ينتظره الوزير من آن لآخر. في اليوم الحـــادي عشر سوف أركب السفينة من تريستا، وسأبقى في مصر لمـــدة 14 يومًـــا؛ وسوف أذهب إلى باريس، برفقة دي ليسبس، حيث ستجتمع اللجنة الدولية من جديد لاتخاذ القرارات الخاصة بالشركة المنفذة"[1].

وللأسف لم تترجم تلك الخطط على أرض الواقع. فقد تدهورت حالة دي نيجريللي الصحية، وفي أغسطس 1858 بالتحديد اشتد عليه المـــرض. وعلى الرغم من الآلام التي كانت تنهش جسده، ومنعته من الذهاب إلى مصر وباريس ليبدأ في التنفيذ الفعلي للخطة التي أعدها علميًا، إلا أنه تمالك نفســـه ليسطر خطابين ضد ستيفينسون، وكانا بمثابة شهادة علميه منه وشكلا الدفاع الأكثر إقناعًا لمشروع القناة.

كان الخطاب الأول ردًا [2] على الحديث الذي ألقاه ستيفينسون في 1 يونيو. وسنذكر منه النقاط الأكثر أهمية، التي لا تكشـــف ســـخافة وســـذاجة

([1]) DE NEGRELLI، *Lettere*، رقم 1459.

([2]) نشر في الصحيفة النمساوية Oesterreihische Zeitung، بتاريخ 18 يونيو 1858، وفي صحيفة سيليزيا، عدد 283، وفي الجريدة الرسمية بميلانو بتاريخ 7 يوليو، وأعيد نشره في *Il Bollettino dell'Istmo di Suez*، ملف بتاريخ 15 يوليو

عبارات ستيفينسون فحسب، بل تؤكد ما ورد في الصفحات السابقة حول الأهمية العظمى للدور الذي قام به دي نيجريللي في مسألة القناة.

بعد أن ذكر دي نيجريللي العبارات التي استخدمها ستيفينسون في الرد على الاستجواب المقدم من النائب روبياك، أشار إلى أنه أراد بالفعل في العام الماضي أن يصحح المعلومات التي ذكرها صديقه المبجل، ولكن سبقه إلى ذلك باليوكابا، فجميع الملاحظات التي أبداها تتعارض بشدة مع عبارات ستيفينسون، وأنه يسعده، مثله كباقي أعضاء اللجنة الدولية أن يستمع إلى وجهة نظر باليوكابا أثناء انتظاره لرد علمي من قبل صديقة المبجل من إنجلترا. "ولكن- يستكمل دي نيجريللي حديثه- بدهشة عارمة من جميع من يقفون خلف مشروع قناة السويس الضخم، لم يصل الرد الذي طال انتظاره دون جدوى. في الجلسة البرلمانية المنعقدة في الأول من يونيو، عاد ستيفينسون إلى الميدان بتأكيداته المعهودة. فلقد كان مهتمًا بعرض حقيقة الأمور، وسيكون السيد شاكرًا لي الجميل إذا خطرت على باله. في الحقيقة لم يحدث تبادل للآراء بيننا (نيجريللي وتالابوت وستيفينسون) منذ عام 1847 حول مسألة قناة السويس. والمرة الوحيدة التي تحدثت فيها مع ستيفينسون في هذا الصدد كانت عام 1846 بباريس، حيث كان من المقرر عقد مؤتمر في 30 نوفمبر، وبموجبه، من أجل شق برزخ السويس، تم تكليفي بزيارة خليج الفرما، واكتشاف ساحل الطينة، وتكليف صديقي تالابوت بعمليات دراسة تضاريس الأرض ومستوى البرزخ؛ وستيفينسون بدراسة خليج السويس. كما تم في هذا المؤتمر إقرار بعض الأمور الأخرى، التي وافق عليها ستيفينسون

1858، مجلد III، الصفحات من 125-428، *في* *Lettres, journal e documents*، II، 273-277.

رغمًا عنه. مع كل هذا يبدو أن السيد ستيفينسون كان مقتنعًا بإمكانية تنفيذ مشروع القناة وبالفائدة التي سيحققها، ولا يرى أن فكرة شق برزخ السويس مستحيل تنفيذها. فلا يهم، إذا كان بالقناة انحدار 30 قدمًا أو لا. من وجهة نظري، أرى أن قناة مستوية أفضل للملاحة من قناة بها ميل، ولكن في هذه الحالة، من أجل اعتراض الملاحة، يلزم وضع اليد على السدود. لذا أتمنى أن يحالفنا الحظ ولا يظهر أي اختلاف في منسوب المياه بين البحرين، مما يشجع بشدة حفر قناة للملاحة دون حدوث جنوح للسفن.

"في عام 1847، أرسلت أنا والسيد تالابوت إلى مصر عددًا إضافيًا من المهندسين المختصين، كما أبلغنا اللجنة بباريس، عن طريق بعض التقارير الخاصة، بأهم النتائج التي تم التوصل إليها. في حين لم يرسل السيد ستيفينسون شخصًا واحدًا إلى تلك المناطق، مكتفيًا، من جانبه، بأن ينقل بعض الخرائط الجغرافية المطبوعة، وحتى هذا لم يكن مرفقًا بأي مذكرة توضيحية".

"لذا اتُخذ قرارًا بالامتناع عن إصدار أي حكم حول النتائج التي تم التوصل إليها، إلى أن يقوم رئيس الفريق نيجريللي يرافقه تالابوت وستيفينسون بمعاينتها على أرض الواقع، والاتفاق على الرأي بناءً على خبراتهم السابقة.

"في الواقع، لقد تشاورنا فيما بيننا في يناير 1848 لنرحل معًا، في نهاية شهر مارس، متجهين إلى مصر حتى نتخذ قراراتنا في هذا الشأن. وبالفعل أعددنا العدة للرحيل، ولكننا اضطررنا إلى تأجيل الرحلة عقب أحداث فبراير المفاجئة. ومنذ هذا التاريخ لم تحدث أي مداولات بين المهندسين الثلاثة. وفي أغسطس 1855 اجتمعوا مرة أخرى في باريس، ولكنهم لم يتطرقوا للحديث عن طريقة تنفيذ قناة السويس.

"في تلك الأثناء كان السيد بوردالو، رئيس المجلس التنفيذي للمهندسين الفرنسيين، ينشر على صفحات الجرائد تلك التصميمات، مرفقة بالنتائج التي توصل إليها المهندسون النمساويون، الذين اهتموا بالأمر وأعد كل منهم خطته لتنفيذ هذا المشروع الضخم.

"لقد رحل السيد ستيفينسون إلى مصر، دون أن يتشاور مع زملائه، ولم يكن هدفه هو مشروع القناة، بل على العكس جاء ليتشاور مع الحكومة حول إنشاء طريق سكة حديد يمتد من الإسكندرية إلى السويس. وخلال تواجده في مصر سافر ستيفينسون إلى الصحراء الواقعة بين القاهرة والسويس، حيث أتيحت له الفرصة لرؤية جزء من البرزخ فقط، وهو الجزء الممتد مباشرة إلى السويس. وإحقاقًا للحق، لقد أكد صديقنا المبجل أنه قد جاب البرزخ الممتد بين البحرين سيرًا على الأقدام. ولكن في مصر، حيث تجذب المعدات الخاصة برحلات السفر انتباه البلد، لا أحد يعرف شيئًا عن رحلة ستيفينسون، وفى آخر ظهور له في البرلمان، أكد على أنه يجب حفر ما لا يقل عن 80 ميلاً انجليزيًا، وهو ما يؤكد الرأي السائد في مصر، القائل بأن السيد ستيفينسون لم يجب البرزخ وحتى لم يره. وربما دخل البلاد، فقد كان بوسعه أن يرى البحيرات المرة وبحيرة التمساح، التي تغطي مساحة واسعة من الأميال الإنجليزية، ومن شأنها أن تسهل حفر قناة السويس بصورة كبيرة جدًا.

"إن المهندسين التابعين لوالي مصر، الذين شاركوا في عمليات القياس من جانب الفرنسيين كانت بحوزتهم البيانات المرفوعة نفسها من الموقع. وقاموا بتجديدها في عام 1848، ولكنهم كانوا دائمًا ما يتوصلون للنتيجة نفسها. وعلى إثر ذلك تم وضع مشروع لشق البرزخ، وهو ما وافق الوالي في عام 1854 للسيد دي ليسبس على تنفيذه.

"ومن جانبه أعلن السيد تالابوت للجميع المشروع القائم على فكـرة عمل اتصال مباشر بين البحرين، بحيث تمتد القناة عبر صحراء السويس إلى بحيرة التمساح، ومنها تتجه يسارًا داخل وادي الطليمات، وعند الالتقاء بنهر النيل، تتجه مباشرة إلى الإسكندرية، مرورًا بدلتا النيل.

"ويبدو بالنسبة لي، أن البيانات المرفوعة تحبذ على الأقـل وجـود اتصال بحري مباشر، بعد أن ثبت أن البحرين لهما المستوى نفسه، وبتلـك الطريقة سيكون إنشاء الأهوسة أمرًا زائدًا وفى غير محله. وعلى أي حال لقد امتنعت عن الإدلاء بأية تصريحات، لحين يتأكد ظني عنـدما أرى الأرض على الطبيعة وأدرس بنفسي العمليات التي تمت بها.

" في ديسمبر 1855، ووفقًا للبيانات التي رفعت مـن أرض الواقـع بمشاركة اللجنة الدولية، اقتنعت تمامًا بأنه من السهل حفر قناة، وإنشاء مواني على البحرين لها منافذ رائعة، ومواني أخرى على بحيرة التمساح. وبعد أن توصلت الأبحاث في الصحراء والخليجين إلى نتيجة جيدة، أدركـت علـى الفور، بفضلها، مدى صحة التجارب التي أجريتها منذ سنوات طويلة، كمـا حدث في خليج الفرما أيضًا، وقررت تأييد فكرة وجود اتصال مباشـر بـين البحرين، عن طريق قناة عبر برزخ السويس".

كان لرد دي نيجريللى أثر مدمر في نفس ستيفينسون، لاسيما بعد أن أرسل دي ليسبس خطابًا مطولاً بتاريخ 3 أغسطس 1858 من ثيرابي لتهنئة دي نيجريللي جاء فيه:" لقد حقق ردكم نجاحًا بـاهرًا؛ وأسـقطتم صـديقكم المبجل في حفرته. واختفى تمامًا بداخلها، ومن المخزي له أن يظل هذا العنيد على صمته "[1]

([1]) ليس أمرًا عجيبًا أن نرى ان دي ليسبس قد أهمل هذا الخطاب ولم يذكره في مجلداته التي تحمل عنوان *Lettres, journal e documents*، ولكنه محفوظ في أرشيف

وقد لاقى حديث ستيفيسون العديد من التكذيبات الأخرى. كما سبق وأشرنا إلى الملاحظات الموجزة التي أبداها أعضاء اللجنة الدولية والتقرير الشخصي المقدم من رئيسهم. وقد تدخل باليوكابا ثانية بسبب بعض المنشورات الخاصة بالآراء التي أدلى بها ستيفينسون[1].

في أغلب الأحيان كان الأخير يلتزم بالصمت أمام تلك التكذيبات، ولكن أمام تلك الانتقادات الموجهة إليه من دي نيجريللي، زميله القديم في الأبحاث التي أُجريت في الفترة من 1846 إلى 1847، والمهندس الذي ذاع صيته في أوروبا بأكملها، وجد نفسه مضطرًا إلى الرد؛ وخرج، وفقًا لقول دي نيجريللي، عن صمته الرهيب. في 3 أغسطس 1858 نشر ستيفينسون على صفحات جريدة التايمز خطابًا موجهًا إلى" المجلة النمساوية"، التي نشرت مقال دي نيجريللي. لم يكن هذا الخطاب، الذي وزع على أوسع نطاق في شكل كتيب، أكثر من مجرد تكرار محزن للأخطاء والتجاوزات العلمية نفسها التي وقع فيها في أحاديثه، نذكر منها إحدى الوقاحات التي سبق وأن أشرنا إليها، وهى أن دي نيجريللي كان يعمل لحساب شركة تجارية.

الدولة بفيينا داخل ملف يحمل اسم أوراق نيجريللي 1858، قناة السويس، رقم HM 3454.

(1) *Bollettino dell'Istmo di Suez*، III (1858) الصفحات من 497-510؛ *Lettres, journal e documents*، II، من 320-335؛ نشر أيضا في كتيب مستقل؛ *Considerazioni sulle ultime pubblicazioni relative alle opinioni espresso in parlamento dal Signor Stephenson sul taglio di Suez e osservazioni sulle lettere dei Signori Mac-Clean e Mamby*، تورينو، 1858.

في تلك الأثناء كانت حالة دي نيجريللي الصحية قد تدهورت تمامًا، ولكنه مع ذلك انتصر على الآلام البدنية، وتأهب للرد على الفور، حيث قام بنشر الرد في "المجلة النمساوية" في عددها الصادر بتاريخ 26 سبتمبر، مرفقًا به خطاب ستيفينسون[1]. كان رد دي نيجريللى بسيطًا في شكله ويتميز بالسخرية اللطيفة المهذبة، فجاء رده تفنيدًا أشد بلاغة وقسوة من السابق ودحضًا لجميع الموضوعات التي طرحها ستيفينسون، وعرضًا واضحًا، يعد بمثابة اتهام قاس وحازم للمنهج الذي اتبعه ستيفينسون تجاه شركة الدراسات واللجنة الدولية، كما يعتبر أيضًا احتجاجًا صريحًا على الافتراءات والأكاذيب الإنجليزية.

هذا المكتوب كان له من الأهمية ما يجعله يستحق بالفعل أن يسجل على أول حجر أساس في ميناء قناة السويس. لقد وضع خطاب دي نيجريللي حدًا للمعارضة العلمية التي يبديها الإنجليز تجاه مشروع القناة؛ ولن يجرؤ ستيفينسون أو غيره بعد ذلك على مهاجمة مشروع القناة من الناحية العلمية والفنية.

واختصارًا للوقت لن نسرد رد دي نيجريللى بالتفصيل، لاسيما وأنها الأخطاء نفسها التي كان يصر على تكرارها ستيفينسون في أحاديثه، ولكن هذه المرة تم تكذيبها بطريقة أكثر حزمًا وجدية. وهذا لا ينفي وجود بعض الملاحظات الأخرى التي سنعرض بعضًا منها. وردًا على اللوم الذي وجهه ستيفينسون إلى دي نيجريللي لكونه لم يعرب منذ عام 1847 عن اقتناعه بإنشاء قناة مباشرة، أجاب دي نيجريللي: "فيما يتعلق باللوم الموجه لي لأنني

---

(1) يوجد ملخص وافى في *Bollettino dell'Istmo di Suez*، مجلد III (1858) الصفحات من 703-704.

تأخرت في نشر رأيي الخاص بالقناة حتى عام 1855، يجب على أن ألفت نظر السيد ستيفينسون إلى أن هذا الرأي محفوظ في الأرشيفات العامة بوزارتي التجارة والمالية بفيينا، وكذلك في الغرف التجارية بالبندقية وتريسته ومرفق به الخرائط.

"عقب إعلان مشروع تالابوت حول الربط غير المباشر بين البحرين، أبديت اعتراضي كتابة؛ ولتهدئتي أخبروني من باريس أن المشروع لا يعد مبادرة من قبل "شركة الدراسات"، وأنه بلا شك أمر خاص بالسيد تالابوت، وهكذا لم يعد لدي دافع حقيقي لمواصلة احتجاجي على إعلان هذا المشروع الخاص بتالابوت، لأنني على اقتناع تام بأن كل فرد له الحق في التعبير عن رأيه. جميع الوثائق في حوزتي وتحت تصرف السيد ستيفينسون وأي شخص آخر يريد الاطلاع عليها.

"لقد ثبت لي من الاجتماع المنعقد بباريس عام 1855 أن السيد ستيفينسون لم يأخذ "شركة الدراسات" بشكل جدي، وأنه لا يمكن أن تتقدم هذه الشركة في ظل هذه الظروف".

واصل الرد المهين، على التلميحات التي تشير إلى أن دي نيجريللي كان يعمل في مشروع تجاري: لقد احتج دي نيجريللي بحماس مؤكدًا أن شرفه لا يقبل المساومة، وأنه إذا كان قد شارك في أحد المشروعات فهذا يرجع لأن هذا المشروع يمثل موضوع دراساته منذ 20 عامًا ولم يكن مشروعًا فرنسيًا، بل ذو منفعة وفائدة عالمية. وبعد أن صرح دي نيجريللي بأنه لا يرغب في الرد على المهازل والمهاترات التي وردت على لسان ستيفينسون لأنها أمور يحمر لها جبين العلم، اختتم حديثه قائلاً:

"لقد نشر السيد ستيفينسون رده مرة أخرى في كتيب منفصل، ولكنه في هذا الكتيب لم يكرر عباراته التي سبق وأن أشرت إليها في خطابي والتي تعتبر السبب الحقيقي للخلاف. وأتساءل إذا كان هذا التجاهل تصرفًا من شخص وفي.

"وبعد كل هذا تأتي الخاتمة الغريبة التي اختتم بها هذا الرجل حديثه، حيث أعلن أنه لم يكن ليعارض قناة السويس، لو كان هذا المشروع مربحًا من الناحية التجارية. وأنه كان مندهشًا من إمكانية إنشاء قناة تربط بين البحرين على مثيلة القناة التي تربط بين البسفور والدردنيل.

"وهنا سؤال آخر يطرح نفسه: هل ستصبح القناة مربحة بتلك الطريقة؟ هل يوجد اختلاف في منسوب المياه يصل إلى 30 قدمًا بين البحر الأسود وبحر مرمره؟ أم أنه يوجد في البسفور والدردنيل تيارات المد والجزر العالي والمنخفض التي يفضلها السيد ستيفينسون؟ وكيف يمكن أن يقنع هذا المحترم الجميع بكل هذه التناقضات؟ من وجهة نظري أنا مقتنع تمامًا أكثر من أي وقت مضى بإمكانية تنفيذ مشروع قناة السويس، وأنصح السيد ستيفينسون بعمل دراسة متأنية للمراسلات الخاصة بهذا الشأن وقراءتها جيدًا"

والآن ما الأثر الذي تركته رسائل دي نيجريللي وباليوكابا في إنجلترا، هذا ما سنتعرف عليه من خلال بعض العبارات التي وردت في التقرير السالف ذكره، الذي أرسله المبعوث النمساوي بلندن فون شافر إلى وزارته بفيينا:

"إذا تطرقنا للحديث عن الاعتراض الذي وجه لمشروع القناة من الناحية الفنية، أعتقد أنه قد انهار من الأساس لاسيما بعد أن أعلن شخصان مثل دي نيجريللي، الذي توفى لسوء الحظ سريعًا من أجل المشروع،

وباليوكابا إمكانية تنفيذ المشروع. يجب على المهندس الإنجليزي ستيفينسون أن ينحني أمام قرار هؤلاء السادة ويعترف بأنه من الممكن إنشاء القنـــاة، إلا أنه حاول أن يبرهن على استحالة تنفيذ المشروع متعللاً بأن النفقات ســتفوق ثلاثة أضعاف المبلغ المقرر لها".

ويذكر أن تقرير فون شافر المذكور سالفا، محفوظ في أرشيف دولة فيينا في ملف بعنوان" نيجريللي 1858، قناة السويس"، ويضم هــذا الملــف جميع الأوراق الخاصة بالمجهود المكثف الذي بذله دي نيجريللي هذا العــام في سبيل إنشاء قناة السويس، التي مرض ومات أيضًا من أجلها.

هناك سبب آخر دائمًا ما يتكرر في الجدل الثائر في صحف القـــارة ضد إنجلترا وأنانيتها. وقد حذرت بعض الصحف الإنجليزية وجلادستون في البرلمان الحكومة من تبرير موقفها تجاه هذا الاتهام الخطير. ومــن أبــرز الصحف الأخرى صحيفة جيليو Giglio الصادرة في فلورنسا، والتي نشرت في عددها الصادر بتاريخ 24 يوليو 1857 ما يلي: "من الممكــن تعريــف السياسة الإنجليزية على أنها فن محاولة النهوض بالأمة الإنجليزيــة علـــى حساب العالم بأسره. وإذا كان تاريخ هذا الشعب لا يرقــى لأن يؤكــد تلــك الحقيقة، فثمة بعض الأحداث الأخيرة التي تقدم الدليل القاطع على ذلك. عند شق برزخ السويس توقعت قارة أوروبا بأكملها، وبالأخص إيطاليا، الحصول على مزايا كثيرة..... ولم يكن رأي فرنسا وألمانيا وإسبانيا وهولندا والقـــارة الأوروبية بأسرها يختلف عن رأى ايطاليا وتوقعاتها، ولذا كـــانوا يتبـــارون للمشاركة في هذا المشروع المربح. وهذا هو سبب معارضة انجلترا لشـــق برزخ السويس"[1].

---

(1) *Bollettino dell'Istmo di Suez*، II، 1857، ص 521.

وفي هذا الصدد اختتم باليوكابا أحد خطاباته الرائعة، التي نشرت في عام 1858 حول الموقف السياسي الأوروبي من مسألة القناة[1] بعرض بعض الملاحظات المؤلمة: "من الواضح جليًا لنا، بعد كل الأمور التي عرضناها، أنه من غير المجدي وغير اللائق التضرع والتوسل للإنجليز في محاولة منا لإقناعهم بالموافقة على أمر لا يقبلونه.

"وطالما أن الوضع السياسي لأوروبا سوف يستمر على المنوال نفسه، سيكون من الأفضل التخلي عن فكرة شق البرزخ، بدلاً من الإصرار على ذلك طويلاً بطريقة غير فعالة أمام إنجلترا القوية والصامدة من داخلها، من جميع الدول الأخرى، متنازعة المصالح الخائفة من حالة الاستياء والسخط التي تشعر بها شعوبها.

"وقد ثبت أن هذا الموقف مغرٍ نسبيًّا لإنجلترا، التي تمارس الإذلال البائس تجاه القوى الأوروبية الأخرى، وقد ظهر ذلك ظهورًا جليًا منذ فترة وجيزة، ولن نتردد في الاعتراف به. في الوقت الحالي لن نتجرأ على تقديم النصيحة إلى والي مصر (بأن يشرع في تنفيذ المشروع على الرغم من المعارضة الإنجليزية)، التي سبق وأن نصحناه بها منذ ما يقرب من عام تقريبًا وبالتحديد في فبراير 1857[2]، خصوصًا وأن تلك الحكومات التي أبدت استعدادها للتسليم بمبدأ الأمر الواقع بالنسبة لاحتلال جزيرة بريم سوف

---

(1) فترة جديدة تظهر فيها مسألة شق برزخ السويس، في *Bollettino dell'Istmo di Suez*، III، (1858)، الصفحات من 292 إلى 301.

(2) PALEOCAPA، *شق برزخ السويس*. من أين نشأت وكيف يمكن التغلب على العقبات التي تعرقل تنفيذ هذا المشروع، الجريدة المعاصرة، فبراير 1857، وفي *Bollettio dell'Istmo di Suez* II، (1857)، الصفحات من 198-213.

تبدي الاستعداد نفسه وتمتنع عن إظهار أي معارضة إذا حاول والي مصر، مواجهة غضب إنجلترا، بالعمل على تنفيذ عمل ضخم لن يعود بالفائدة المرجوة على الدولة التي يتولى حكمها فحسب، بل على التجارة ورخاء العالم بأسره.

" لذا نرى أنه من الممكن أن نطرح مشروع شق البرزخ من جديد على أمل تنفيذه، فقط عندما تتحسن الظروف السياسية للقارة الأوروبية وتتمكن القوى العظمى فيها أن ترفع رأسها أمام إنجلترا، دون أن تخشى معارضتها. ولكن إلى متى سنظل في انتظار تلك اللحظة هذا أمر صعب تخمينه، ويبدو أن تلك اللحظة سيطول انتظارها، إلا إذا نجحت إنجلترا المتباهية والمتغطرسة في التعجيل بها، عندما تنسى المثل القديم القائل: إذا شددت القوس أكثر من اللازم انكسر".

هذه العبارات الأخيرة عبارات مثالية، لأن إنجلترا قد أعمتها أنانيتها وأسكرتها عظمتها فكسرت بالفعل القوس ورمته ببعض الأحكام الظالمة ضد إيطاليا، وذلك بسبب غيرتها العمياء العنيدة على طريقها المؤدى إلى الهند.

الفصل السابع عشر

وفاة دي نيجريللي _ حقوق إيطاليا فى أنصبة العضو المؤسس

فى الوقت الذى ظهر فيه مكتوب دي نيجريللي فى 26 سبتمبر 1858، والذي يفرض للأبد صمت المعارضة الإنجليزية في المجال العلمي، كان المهندس الكبير فى آخر أيامه، حيث وافته المنية بعد أربعة أيام أي فى الأول من أكتوبر بحضور القس الصالح الطيب نيكوليتو Nicoletto. وما أكثر عبارات الرثاء التي كتبت في جميع البلاد الأوروبية عن هذا الرجل لتمتدح الصفات والخصال الحميدة التى كان يمتاز بها كإنسان وكعالم، ولتمجد الدور الرئيسي الذى لعبه فى الإعداد لمشروع السويس. وكتب عنه الدكتور كازيميرو بوسيو Casimiro Bosio، الذى كانت تربطه علاقة قوية بدي نيجريللي لمحة مؤثرة عن سيرته الذاتية[1] قال فيها:

"كان دي نيجريللي يجمع بداخله جميع خصال المواطن المسيحي الصالح... كان يعشق موطنه الأصلى بريميرو. وبصفته كان مسئولاً عامًا كانت تميزه ثلاثة سجايا بارزة: المعيار الصحيح الذي كان يعصمه من الخطأ في الأحكام العامة؛ والنظر الثاقب الحاد الذي كان يدفعه للتوجه سريعًا إلى

([1]) في *Giornle dell'Ingegnere-Arhietto ed Agronomo*، عدد سبتمبر 1858 وفي صفحة الوفيات التي كانت تنشرها L'ab.Gaetano Sorgato di padova. ولمزيد من التعازى الأخرى التي نشرت بالجرائد الإيطالية ارجع إلى مجلة الصحافة الايطالية في *Bollettino dell'Istmo di Suez*، الأعداد الخاصة بأشهر أكتوبر ونوفمبر وديسمبر 1858. ومن بين السيرات الذاتية الأخرى التي نشرت في البلاد الألمانية، جديرة بالذكر تلك السيرة التى خرجت الى النور في 9 أكتوبر 1858 في *Unsere Zeit*؛ وتم إعادة تقديم أجزاء منها في *Gazzetta Uffiiale di Venezia* في 29 أكتوبر.

أصول الصنعة؛ والقوة والشجاعة اللذان كانا لا يتزحزحان أمام أية عقبة. كان معتادًا على التعامل مع الأمور الجسيمة، كان واسع المدارك، فحيثما تكثر العقبات ويبتعد الآخرون كان يرى أن من واجبه أن ينزل إلى الميدان. ولهذه الخصال والخبرات والمعارف الواسعة استحق نيجريللي أن ينتمي إلى جماعة المهندسين المختارة، التي تشرف إيطاليا وكان اسمه يدوى عاليًا في أوروبا. كان زميلاً لكل من باليوكابا Paleocapa، وفرانشيسكوني Francesconi وكيجا Chega، وستظل ذكراه خالدة للأبد؛ وعندما ينـدمج المحيط الهندي في حوض البحر المتوسط يومًا ما، وتقلع السفن السلمية من أحد البحار عبر مصر سيسطع اسمه اللامع أكثر؛ لأنه شارك بالكثير في هذا المشروع العملاق وكثيرًا ما سانده. ولكن الله لم يطل في عمره حتى يشهد نهاية وثمرة دراساته العديدة وجهوده المشرفة".

وأحقية دي نيجريللى في مشروع قناة السويس تم عرضها باستفاضة لاسيما في "بوغاز السويس، جريدة اتحاد البحرين Isthme de Suez, journal de l'union des deux Mers"، التي كتبها بارثيلمى دي سان هيلار Barthelemy de Saint- Hilaire[1]، وهو شخص ذو دراية ومعرفة عميقة بمصر بوجه عام وبالأحداث التاريخية المسبقة الخاصة بالقناة بوجه خاص، حيث إنه كان ضمن اللجنة الدولية في مصر وتابع الأعمال والمناقشات الخاصة بها كافة. وهذه هو ما عبر عنه قائلاً: ""جميعًا نعرف أن السيد دي نيجريللي كان مشغولاً لسنوات طويلة بمسألة ربط البحرين عبر قناة تسمح بمرور السفن الضخمة. وفي عام 1846 شكل مع السيد ستيفينسون وباولين تالابوت شركة الدراسات التي كان من أهم نتائجها

---

(1) العدد الصادر بتاريخ 10 أكتوبر 1858.

الرئيسية العمل الرائع المستمر الذي قام به السيد بوردالـــو Bourdaloue، لقياس مستوي المياه بالبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط. ونحن نعلم أن مشروع السيد تالابوت اقترح التصميم غير المباشـــر، أي قنـــاة تمتـــد مـــن السويس إلي القاهرة ومن القاهرة إلى الإسكندرية وتتغذي بمياه نهر النيل.

"لقد أزال دي نيجريللي جميع العقبات المستحيلة التي كانت تعرقـــل المشروع، بدون محاربة أفكار مساعده علنيًا، ولم تكن تخطر علي باله مطلقا فكرة التصميم المباشر الممتد من السويس إلي الفرما. وهذا كان فـــي إطـــار المهمة المكلف بها، بدوره الشخصي في الشركة، لقيادة أعمال الاستكشـــاف لناحية الفرما، والتي طبقًا لرأيه لابد أن تبدأ منه القناة. وفي عام 1855 انضم للجنة الدولية بالإسكندرية، وعرض علي زملائـــه الجـــدد تلـــك الخـــرائط والرسومات التي وضعها عام 1847، حيث كان خط القنـــاة البحريـــة هـــو تقريبًا الخط نفسه المتفق عليه.

"منذ تلك الفترة، وخلال الثلاثة أعوام من كفاحنا المرير، لم يتوقـــف دي نيجريللي عن تقديم يدي العون لنا بمنتهي الحماس الذي لا يمكن إنكاره. ونحن كقراء يمكن للفرد منا أن يحكم علـــي موهبتـــه الفـــذة عـــن طريـــق الاتصالات التي كان يجريها مع جريدتنا بالجمعية الجغرافية بفيينا وأكاديمية العلوم بالمدينة نفسها، وأخيرًا أيضًا عن طريق خطابه إلي السيد ستيفينسون.

"وبالإضافة إلى هذه الخصال المميزة له، كان دي نيجريللي يتمتـــع بالعديد من الخصال الأخرى التي تجعل من يعرفونـــه يشـــعرون بالتقـــدير والمحبة تجاهه. فقد كان مليئًا بالعذوبة والأدب والتسامح، ومحبًـــا للتجـــارة، وهذا جعله رجلاً رائعًا وفي الوقت نفسه رجلاً جديرًا بالاحترام".

وفى التاسع من أكتوبر أرسل دي ليسبس خطاب تعزية من هولندا إلى أرملة المرحوم نيجريللى يمتدح فيه قدراته الذهنية وخصاله الحميدة بوصفه "كان واحدًا من أعز أصدقائه"[1]. غير أنه كان في الوقت نفسه يتهيأ لأن يقترف ذنبًا ويقوم بخدعة خسيسة ضد عائلة الشخص الذي كان يعتبره واحدًا من أعز أصدقائه، والذي أسهم أكثر من أي شخص آخر في إنجاح تلك الشركة التي كانت سببًا في حظه وفى مجده. فبدلاً من أن يخصص نصيبين من أنصبة العضو المؤسس لأرملة المرحوم نيجريللى، استغل عدم خبرتها وجعلها توقع على القائمة بنصف نصيب، وقدم لها منحة شخصية منه تقدر بحوالي 20 ألف فرانك، وأخذ منها أوراق زوجها الراحل المتعلقة بمسألة قناة السويس. ونجح دي ليسبس في تحقيق هدفه بمعاونة صديقه ريفولتيللا وصهر دي نيجريللي فيتوريو فيس ستاركينفيل-Vittorio Weiss Starkenfels السالف ذكره. وقد نفى بعض المؤلفين الآخرين تلك التهمة المنسوبة إلى دي ليسبس، ولكننا هنا سنتعرض للمراسلات المتبادلة بين ريفولتيلا وفيس وبين ريفولتيللا ودي ليسبس والتي كانت على رغم ما بها من إيجاز تمتاز بفصاحة عجيبة[2].

خطاب من فيس إلى ريفولتيللا بتاريخ 16 أكتوبر 1858:

" لقد انتزعت من بين أوراق صهري جميع الأوراق التي لها علاقة ببرزخ السويس.... وأسألكم إلى من أسلمها".

---

(1) DE NEGRELLI، *Lettere*، رقم 1488.

(2) تم العثور على تلك المراسلات بين أوراق ريفولتيللا، ونسخة أخرى بين أوراق جروا نيجريللي Grois Negrelli.

خطاب من فيس إلى ريفولتيللا بتاريخ 23 أكتوبر 1858:

"توجد كمية كبيرة من الأوراق...سأتشرف بتقديم خالص الشكر لسيادتكم على مشاعركم الكريمة عند وصولي إلى تريستا".

برقية من فيس إلى ريفولتيللا:

"لا تقدموا على فعل شيء، لا تعينوا ولا (كلمة غير مقروءة)؛ أكتب اليوم؛ رأيت K " يعنى كارولينا Karolina، شقيقة فيس وأرملة لويجي دي نيجريللي.

برقية من دي ليسبس إلى ريفولتيللا بتاريخ 19 يناير 1859:

"شئون نيجريللى مرتبة".

خطاب من دي ليسبس إلى ريفولتيللا في 4 فبراير 1859، وبموجبه منحه نصيب عضو مؤسس.

عندما علمت ماريا جروا نيجريللي Maria Grois Negrelli ابنة لويجي نيجريللي، كما سبق وأشرنا، بالمساهمة التي قدمها والدها لمشروع القناة ومدى الضرر الذي وقع على الورثة من القومبانية، بادرت وظلت طوال حياتها تطالب بمجد والدها وبحقوق الورثة مقتنعة بأنها تحمل رسالة يجب عليها تحقيقها. ولكنها إذا كانت قد نجحت في أن تعرف الجميع بجدارة وأحقية والدها وتؤكدها لهم، فلم تستطع أن تجعلهم يقدرون أسباب الورثة. وفى الدعاوى العديدة التي رفعتها ضد القومبانية، كانت المحاكم الفرنسية تحكم دائمًا لصالح القومبانية.

وفى عام 1916 آثرت الحكومة النمساوية، أملاً منها في تحقيق سلام منتصر، أن تجرى دراسة مسألة حقوق جروا نيجريللي بصفتها واحدة من الرعايا النمساويين المقيمين في فيينا، وأن يتم كذلك بحث حقوق جميع أفراد الفريق الإيطالي –النمساوي– الألماني التابع لشركة الدراسات، حتى يتم

تقديرها في اتفاقية السلام. وكان اريجو فـــون فـــراو Arrigo Von Fraus رئيس محكمة النقض العليا يمتاز بأنه حاضر الذهن ولكن نهاية الحرب لـــم تتح للحكومة النمساوية الفرصة لأن تنفذ غرضها.

وبعد الحرب لجأت السيدة ماريا جروا نيجريللي إلى الحكومة الفاشية لتعيد رفع الدعوى ضد قومبانية القنال. وتعرضت الحكومة الفاشية للكثير من الإلحاح والضغوط في هذا الشأن من أطراف أخرى، مما جعلها تعتقد أنه من غير المجدي أن تجدد القضية، ولكن فعلت بكرم ما كـــان يجـــب أن تفعلـــه قومبانية القناة ولكنها لم تكن ترغب في ذلك: بناء على تقرير منـــي منحـــت معاشًا لابنة صاحب فكرة قناة السويس التي كانت تعيش في فقر، مؤمنة بذلك حياتها في آخر أيامها.

وأعتقد أن المطالبة بحقوق ورثة نيجريللي وحقوق أعضاء الفريـــق الإيطالي النمساوي- الألماني وبالأخص حقوق هيئات فينيسيا وتريستا تستحق إعادة المحاولة. فالأدلة التاريخية والقضائية والأخلاقيـــة عديـــدة وواضـــحة وجميعها في صالح الهيئات والأفراد المذكورين ضد القومبانية، وهذه يمكنها أن تخرج بحكم إدانة مادي ومعنوي إذا رفعت قضية مطالبة وتم النظر فيها بحيادية.

وبدون الدخول في التفاصيل الدقيقة والمناقشات الخاصة التي تزخر بها الدعاوى القضائية العديدة التي رُفعت ضد القومبانية، نريد فقط أن نقـــيم المسألة بمعيار صحيح وبهدف تاريخي بحت حتى نلقى الضوء فقط على أهم الملامح الرئيسية. وما سهل الأمر أن الوثائق المصـــرية وبعـــض الوثـــائق الأخرى المهمة قد أصبحت منشورة ومتاحة في نصها الأصلي والتي كانـــت غير معروفة وصعب الحصول عليها في فترة تلك الدعاوى، ولهذا السبب لم يكن أمام تلك الأطراف إلا أن تفترض وتخمن في غيبة هذه الوثائق.

تم الإعداد الفني لمشروع شق برزخ السويس في عام 1847 على يد المهندس لويجي دي نيجريللي، رئيس الفريق الإيطالي- النمساوي- الألماني التابع لشركة الدراسات. وجميع الأعمال التمهيدية التي تمت في مصر قد تم تنفيذها بأموال هذا الفريق، الذي كان منتظمًا في السداد، ولم يكن نيجريللى، والمهندسون جميعًا، مجبرًا على أن يسهم بالمال ولكن كانت مساهمته بتنفيذ الأعمال المسندة إليه، وهو ما يقره النظام الأساسي لشركة الدراسات؛ ولذا لم يحصل دي نيجريللى على أي تعويض عن دراساته ورحلاته لا في وقتها ولا في وقت لاحق.

وكان أول ظهور لدي ليسبس في عام 1854، حيث تم تكليفه من قبل شركة الدراسات بالانتقال إلى مصر للحصول على امتياز شق قناة السويس من سعيد باشا لصالح الشركة المذكورة. ولقد أنجز المهمة الموكلة إليه معرفًا نفسه للوالي باسم شركة الدراسات، كما ثبت من بعض الوقائع المحققة؛ ولكن الامتياز صدر باسمه.

وبمجرد أن حصل دي ليسبس على فرمان الامتياز، أرسله على الفور إلى شركة الدراسات ومعه مشروع قائمة بأسماء الأعضاء المؤسسين والتي كانت تضم 72 اسمًا، ومن الطبيعي أن تحتل أسماء أعضاء الشركة نفسها المقام الأول. وتلك القائمة، مثلها كباقي الوثائق التي تبرهن على العلاقات القوية التي كانت بين دي ليسبس وشركة الدراسات، قد أهملها دي ليسبس عند نشر الوثائق والقرارات الخاصة بتاريخ القناة؛ وحاول بشتى الطرق أن يخفيها ولا يخرجها للنور. وقد استطاعت مكتبة الترسانة بباريس الحصول على تلك القائمة من ماريا جروا نيجريللى بعد مجهودات ودعاوى عديدة، حيث توجد محفوظة بتلك المكتبة أوراق سان سيمون Saint-Simon وانفانتان Enfantin وبعض السانسيمونيين الآخرين.

في الفرمان الأول أقر الوالي في البند رقم 11 أن "القوانين الأساسية ستذكر أسماء المؤسسين التي يشترط أن نصدق على قائمتهم. وتلك القائمة ستضم الأشخاص الذين أسهمت دراساتهم وأعمالهم مسبقًا في تنفيذ مشروع قناة السويس العملاق". وسرعان ما حدد الوالي القائمة الأولى التي كانت تضم 70 عضوًا ولكنه ظل محتفظًا بها حتى يوافق على الأسماء التي ستضاف إليها. وهذا واضح جليًا في تعليمات الوالي التي يتضمنها تقرير دي ليسبس المؤرخ في 30 إبريل 1855.

تلك هي الأجزاء الختامية من التقرير: "لقد سبق وأن حددت دولتك القائمة الأولى التي تضم 60 عضوًا ممن تتوفر فيهم الشروط المنصوص عليها في البند رقم 11 من الفرمان. ومنحتني الحرية في إضافة بعض الأشخاص الذين عاونوني من أوروبا وأمريكا في تأسيس هذا العمل، على ألا يتجاوز العدد الإجمالي بقدر المستطاع المائة اسم".

وبعد أربعة أيام أي في 4 مايو، أرسل دي ليسبس خطابًا إلى البارون دي بروك Barone De Bruck ليبلغه بأنه هو ونيجريللي ضمن أسماء قائمة الأعضاء المؤسسين، ولذا لم يكن هناك أدنى شك في أن أسماء دي نيجريللي والبارون دي بروك كانت ضمن أسماء القائمة الأولى الخاصة بالأعضاء المؤسسين التي صدق عليها الوالي.

وجاء رد البارون على خطاب 4 مايو في العشرين من الشهر نفسه معربًا فيه عن أمله في أن يشمل الوالي بعطفه باقي أعضاء شركة الدراسات الذين لهم الحقوق نفسها. غير أن دى ليسبس بعد أن استفاد من الشركة المذكورة اعتبرها عبئًا يجب التخلص منه واستثنى أسماء أعضائها من القائمة التي تضم الستين اسمًا؛ بعد أن كان قد وضع أسماءهم مضطرًا ضمن مشروع القائمة التي تضم الـ72 اسمًا. وكانت أسماء دي نيجريللي والبارون

دي باروك فقط ضمن القائمة التي صدق عليها الـــوالي. وفـــى 28 إبريـــل 1856 كتب نيجريللى إلى ريفولتيللا قائلاً: " مدينتي ميلانـــو وبافيـــا أيضًـــا يلتمسان الموافقة على اشتراكهما في الاكتتاب، وبالنســبة لحضـــرتك ولـــي كمؤسسين؛ فسيكون هناك دائمًا القيمة المحفوظة المقدرة مسبقا للمؤسســـين، وكما يحدث معي عامة يجب علي أن أؤدي هذه العملية كما فعلت منذ عـــام 1840 دون أن احصل على أي مكافأة نقدية زهيدة لا من الدولة ولا من أي دول أخرى، ودون أن أسترد قيمة نفقاتي، باستثناء نفقات الرحلة الأخيرة في مصر، التي تحملها، كما تعرف، الخديو سعيد باشا. ولكنني أتجاوز عن كـــل ذلك من أجل مشروع القناة! تلك الفكرة التي تشغلني منذ سنوات عديـــدة. [1] ولو كان من المفترض أن تضم قائمة الأعضاء المؤسسين اسمًا واحدًا، لكان هذا الاسم هو اسم لويجى دي نيجريللي. ولكنه ظل في القائمة فقط طالما كان مفيدًا لدي ليسبس، والشيء نفسه حدث مع البارون دو بروك. فبعد موت كل من نيجريللي والبارون دو بروك تم التعامل مع أسمائهما بالطريقة نفسها التي تعامل بها الشركاء، أي تم استبعادهما هما أيضًـــا مـــن قائمـــة الأعضـــاء المؤسسين.

ولو أن مشروع القائمة التي تضم 72 اسمًا المحفوظة فـــي مكتبـــة الترسانة بباريس قد تم العثور عليها، لأصبح لا وجود للقائمة التي تضم 70 اسمًا المصدق عليها من قبل الخديوي على الرغم من الأبحاث والمجهودات التي بذلت. ولكن دي ليسبس حاول أن يخفيها للأبد حتى يكون لـــه مطلـــق الحرية في أن يعدلها وفقًا لمصالحه وأغراضه، ثم فقدت آثارها تمامًا حتـــى

([1]) من أوراق جروا نيجريللي.

في أرشيفات البلاط بالقاهرة، حيث تحفظ به باقي المستندات الخاصة بقناة السويس ضمن ترتيب خاص بها.

وسلوك دي ليسبس تجاه دي نيجريللى يستحق اللوم أكثر من أي موقف آخر.

وفى الخطاب المؤرخ في أغسطس 1855[1] والخاص باختيار اللجنة الدولية أكد دي ليسبس: "سوف يتم قيد المهندسين كأعضاء مؤسسين للقناة الواصلة بين البحرين، حيث تم تحديد الأعضاء بمائة، وسوف يتلقون سهما يوفر لهم خلال 99 عامًا هي مدة الامتياز حقًا في اقتسام حصة العشرة بالمائة من الربح الصافي للشركة وبما يتفق مع فرمان 30 نوفمبر الماضي".

وللمرة الثانية يتم وضع اسم دي نيجريللي ضمن قائمة الأعضاء المؤسسين بصفته عضوًا في اللجنة الدولية التي شارك فيها دون غيره من أعضاء شركة الدراسات لاعبا دورًا رئيسيًا بها.

وفى الفرمان الثاني الذي منحه سعيد من أجل إنشاء القناة، صار مضمونًا أكثر، بناء على البند رقم 19، مشاركة الأعضاء المؤسسين في المكاسب، وظهرت جليًا فيه رغبة الوالي الشديدة في أن يعتبر جميع الأشخاص الذين أسهموا قبل تأسيس الشركة المنفذة بدراساتهم وبأعمالهم وبأموالهم في سبيل إنجاح هذا العمل الضخم ضمن الأعضاء المؤسسين.

"قائمة الأعضاء المؤسسين الذين أسهموا بأعمالهم وأموالهم في تنفيذ المشروع قبل تأسيس الشركة سوف يتم تحديدها بواسطتنا.

---

(1) *Lettres, journal et documents*، I، 246-248.

"بعد اقتطاع الحصة المخصصة من الأربــاح للحكومــة المصــرية بمقتضى المادة 18 من هذا، سوف يخصص من الربح الصــافي الســنوي للمشروع حصة 10% لصالح الأعضاء المؤسسين أو ورثتهم أو مــن لهــم الأحقية.

وفى لحظة التأسيس الرسمي للقومبانيــة المنفــذة فــي ديســمبر عــام 1858[1] كانت قد اكتملت قائمة الأعضاء المؤسسين وأغلقت حيث أضــاف إليها دي ليسبس أسماء أخرى حتى وصل العدد الإجمالي في النهايــة إلــى 166 اسمًا. وهو ما أعلنته القومبانية نفسها، كما يتضح من إحدى مراسلات وزير الشئون الخارجية الفرنسي إلى السفير النمساوي بباريس في 29 أكتوبر 1890.

وعندما كلف وزير الشئون الخارجية النمساوي سفيره بباريس بــأن يتوجه إلى الحكومة الفرنسية ليعرف ما إذا كان دي نيجريللي عضوًا مؤسسًا في قومبانية السويس أم لا، أخبرهم كارلو دي ليسبس، نجــل فردينانــد دي ليسبس ومساعده الأمين عن طريق وزير العدل بالآتي:

1) كان نيجريللي على قائمة المؤسسين الأوائل لشركة قناة السويس لحظة تكوينها عام 1858؛

2) عدد الأطراف المساهمة، أو عدد المؤسسين، لحظة التأسيس عام 1858م كان 166 عضوًا، اقتسموا ألف سهم.

3) في البداية كان قد تم تحديد عدد المؤسسين بمائة مؤسس، وفيمــا بعد تم تقسيم كل سهم إلى عشرة ليصبح عدد الأسهم ألفًا".

---

(1) سيرد الحديث عنها في الصفحات القادمة.

وفي 20 نوفمبر 1860، أرسل دي ليسبس قائمة الأعضاء المؤسسين التي استكملها إلى كوينيج بك Koening Bey سكرتير الخديو سعيد ومرفق بها الخطاب التالي[1]: "بمرسومه الصادر بتاريخ 19 مايو عام 1855 وافق معاليه، بناء على مقترح قمت بصياغته بتقريري المقدم له في 30 إبريل السابق، على القائمة الأولى التي تشمل ستين عضوًا مؤسسًا، وترك لي أمر استكمال هذه القائمة بإضافة أشخاص ساعدوني في تأسيس المشروع".

"يشرفني أن أتقدم إليكم اليوم بالقائمة الكاملة للأعضاء المؤسسين حتى يتم حفظها في أرشيف ديوان الوالي، وسوف يمكنكم، بعد استئذان معالي الوالي، أن ترسلوا لي بالأسماء الأصلية للبعثة حتى أستطيع أن أرسل السندات الخاصة بكل مستحق تطبيقًا للمادة 19 من محرر الامتياز المؤرخ 5 يناير عام 1856 ".

وفي الرابع من مايو 1861 فقط أرسلت سكرتارية الخديو سعيد الرد إلى دي ليسبس: "بعد أخذ الأمر من معالي الوالي أتشرف بأن أوجه لكم طيه بالصيغة القانونية لإيداع القائمة الأصلية للمساهمين المحفوظة في أرشيف ديوان الوالي".

وكانت مرفقه بهذا الخطاب نسخة غير مؤرخة من القائمة التي تضم أسماء 166 مؤسسًا مع ملحوظة: (للنسخ ارجع إلى القوائم الأصلية المحفوظة في أرشيفات ديوان الخديوي، الإسكندرية، 14 مايو 1861). وكانت تحمل توقيع وختم كوينيج بك.

---

(1) *Lettres, journal et document*، III، ص 417.

وكما حدث مع القائمة الأولى التي كانت تضم 60 اسمًا والمصدق عليها من قبل الخديوي، حدث الشيء نفسه مع أصل القائمة الثانية التي استكملها دي ليسبس وصدق عليها الخديوي، حيث لم يتم العثور عليها في أرشيفات البلاط المصري بالقاهرة، الذي يضم كما سبق ولاحظنا، جميع الوثائق المتعلقة بقناة السويس. وقد أخفت القومبانية النسخة وأودعتها في عام 1893 لدى محرر العقود Mahot كوثيقة سرية لا يسمح بإطلاع أحد عليها غير القومبانية. وفى عام 1903، بفضل الدعوى التي أقامتها من جديد ماريا جروا نيجريللي ضد القومبانية بسبب التزوير، أجبرت المحكمة القومبانية على أن تظهر قائمة 1861. والقائمة التي تحمل تاريخ 4 مايو 1861 كانت تضم 165 اسمًا وليس 166 ولم يكن من بينها لويجي دي نيجريللي. وبحكم صادر في 29 مايو 1903 أقرت المحكمة بأنه كان يوجد بدون أدنى شك قبل عام 1861 قائمة أخرى مصدق عليه من الوالي تضم اسم دي نيجريللي، وأن استبعاد اسمه من قائمة 1861 لم يتم على يد الوالي ولكن على يد دي ليسبس، ومع ذلك لم يثبت أنه قد ارتكب ذلك بنية الغش. وفى النهاية رفضت قضية التزوير.

ومن محاضر الدعاوى اتضح أيضًا أنه كانت توجد قائمة أخرى للمؤسسين تضم 180 اسمًا مؤرخة في 1869، أي في عام افتتاح القناة نفسه. وفى هذه القائمة الأخيرة تكررت بعض الأسماء مرتين مثل كارلو دي ليسبس في حين اختفت بعض الأسماء الأخرى من قائمة 1861.

وأعادت ماريا جروا نيجريللي رفع القضية من جديد في عام 1906، ولكن المحاكم الفرنسية اعتمدت سقوط الدعوى بمضي المدة.

ولقد تطرقنا إلى حالة دي نيجريللي بالأخص بوصفها الأكثر تـأثيرًا ونمطية، حيث يتضح جليا فيها جحود دي ليسبس وعدم عرفانـه بالجميـل وحيله الماكرة. كما أن موقفه تجاه أعضاء شركة الدراسات بوجه عام وتجاه أعضاء الفريق الإيطالي النمساوي الألماني بوجه خاص والبارون دي بروك يستحق عليه اللوم والتوبيخ. وكما أشرنا فهناك العديد مـن الـدعاوي التـي رفعت على قومبانية السويس، ولكن النهاية كانت دائمًا سلبية. كانت المحاكم الفرنسية تحكم دائمًا بانقضاء الدعوى بمضي المدة وبأي حجج أخرى، تجعل القومبانية دائمًا هي الرابحة.

ومن الأمور التي لا جدال فيها والمطروحة سـابقًا، يتضـح أن دي ليسبس قد صنع بدون أدنى شك من قائمة الأعضاء المؤسسين تجارة، مهتمًا فقط بمصالحه الشخصية آنذاك.

وفي مشروع قائمة نوفمبر 1854 التي تضم 72 اسمًا، كانت أسماء أعضاء شركة الدراسات مسجلة، وذلك لأنه كان يعتمد علـى هـؤلاء فـي الحصول على موافقة الوالي على شق البرزخ، ولأنه كان حديث العهد فـي العمل بتلك الشركة. ولكن بمجرد أن حصل على الامتياز وسارت الأمـور على النحو الذي يريده تحرر من شركة الدراسات، ولكن لم يستطع أن يفعل شيئًا من ذلك مع نيجريللى والبارون دي بروك. وبذلك فان الاستبعاد الـذي حدث لأعضاء شركة الدراسات شمل نيجريللي والبارون دي بروك أيضًا في القائمة التي تضم السبعين اسمًا المصدق عليها من الوالي بتعليمات 30 إبريل 1855. فبعد وفاتهما لم يصبحا ذوي نفع أو فائدة لدي ليسبس، ولـذا أسـقط اسميهما من القائمة التي اكتمل العدد بها إلى 175 اسمًا وتم إرسـالها إلـى الوالي للتصديق عليها في نوفمبر1860. ولكن من أجل افتتاح القنـاة فـي 1869 وبسبب المساعدات المالية والمعنوية التي قدمتها بعض الشخصـيات،

أصبح من الضروري إضافة بعض الأسماء إلى القائمة حيث وصل عدد الأسماء بها إلى 180 مؤسسًا.

وتلك الممارسات غير اللائقة التي ارتكبت تؤيدها بعض الظروف الخارجية، من بينها عدم وجود أي قائمة في المستندات الرسمية الخاصة بقناة السويس في أرشيفات البلاط وأرشيفات الدولة بقصر عابدين الملكي بالقاهرة. وإذا طلبت في الدعاوى والمحاضر، يرجعون عدم تواجدها إلى حدوث حريق. ولكن الحريق لا يمكن أن يتخير من بين الوثائق التي ستصير رمادًا فقط قوائم الأعضاء المؤسسين تاركًا الفرمانات وباقي الوثائق دون أن تمس. ويرجح أن هذا التدمير قد تم على يد إنسان له مصلحة في ذلك وربما يكون قد حدث ذلك كما اعتقد البعض على يد كوينيج بك سكرتير الوالي وصديق دي ليسبس.

ومع أن الأخير كان يهتم حقيقة بعرض الوثائق الخاصة بتاريخ القناة على الملأ، وإعلان قائمة المكتتبين حتى في أدق اللحظات، إلا أنه كان دائمًا يحيط قائمة الأعضاء المؤسسين بغموض غريب. فإذا كان هناك أشخاص يستحقون الإشهار، والتنويه عنهم علنًا لكي يحصلوا على التقدير من معاصريهم ومن الأجيال التالية، فهؤلاء هم الأعضاء المؤسسون. وذلك يعنى أن دي ليسبس سار على نفس النهج الذي اعتاد إتباعه عند نشر الوثائق، وسنعرض الكثير من الأدلة والبراهين على ذلك أثناء عرضنا للموضوع: إخفاء وتجاهل وتبديل للوثائق التي لا تتوافق مع أهوائه وإغراضه الشخصية.

ولكن الهيئات والأشخاص الذين كانوا جديرين بأن يكونوا ضمن الأعضاء المؤسسين ولم ينالوا هذا الشرف، لم يفقدوا حقوقهم على الرغم من مناورات دي ليسبس والأحكام الصادرة من المحاكم. لأن تلك الحقوق لاسيما الخاصة منها بنيجريللى والبارون بروك والهيئات والأشخاص الذين يمثلون

الفريق الإيطالي النمساوي-الألماني التابع لشركة الدراسات لها أساس قانوني غير قابل للإنكار؛

أ) في المساهمة الفعالة التى قدموها بأبحاثهم ودراساتهم وأعمالهم وأموالهم فى سبيل إنجاح هذا المشروع .

2) في الترتيبات الواضحة لفرمانات الامتياز، التي تقر أن تلك العوامل تمنح صفة الأعضاء المؤسسين إلى الهيئات والأشخاص المختارة.

وفي الحقيقة، فإن الفرمانات عندما كانت تقضى بأن يكون ضمن قائمة الأعضاء المؤسسين هؤلاء الذين أسهموا قبل إصدار الفرمانات بأعمالهم ودراساتهم وأموالهم في الإعداد لهذا المشروع، كانت تقصد الإشارة بالتحديد إلى أعضاء شركة الدراسات واللجنة الدولية وهما يمثلان العنصرين الوحيدين الذي يمكن أن يتعلق الأمر بهما وقت صدور تلك الفرمانات.

3) من مبادئ القانون العام يعتبر امتيازًا دائمًا ذلك الذي تمنحه الحكومة مثل الفرمانات، ولذا فإن هذا الامتياز لا يسقط بالتقادم مهما كانت المدة ولكن يلغى فقط بمرسوم آخر من الحكومة نفسها.

الفصل الثامن عشر

تأسيس الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

بعد أن فشل دي ليسبس في وضع حد لمعارضات الحكومة الإنجليزية، رأى أن أفضل وسيلة لتخطى تلك العقبة ربما تكون بتجاوزها عن طريق البحث عن رؤوس الأموال والبدء في الأعمال وباستخدام سياسة الأمر الواقع وجعل مشروع القناة أمرًا واقعًا وليس مجرد مشروع أمام محكمة السياسة الأوروبية.

تلك الخطة جريئة بدون شك وتنم عن شجاعة دي ليسبس وإيمانه الراسخ، ولكنها في الوقت نفسه خطيرة وغير شرعية. وقبل أي شيء فيما يخص طلب رؤوس الأموال كان يجب إعلام الجمهور الذي كان يريد أن يكسب ثقته، أن الشركة متوقفة على الحصول على تصديق وموافقة السلطان، وأن التصديق والتصريح لم يصلا بعد؛ ولكن جميع الإصدارات التي ظهرت عند طرح الأسهم للاكتتاب جعلتهم يعتقدون أن كل شيء منظم وفقًا لموافقة الشركة: وفى نسخة الامتياز التي تم توزيعها على المراسلين مع نشرات الاكتتاب لم يظهر الشرط الخاص بموافقة السلطان. فضلاً عن أنه، في النداء الذي وجهه إلى أصحاب رؤوس الأموال، أقر بأنه يتصرف باسم الوالي ومفوض من قبله. بدأ الإعلان هكذا : " اكتتاب عام ــ الشركة العالمية لقناة السويس البحرية ــ التي أنشئت بمرسوم من والى مصر. وفرديناند دي ليسبس صاحب امتياز قناة السويس يفتح باب الاكتتاب العام بتفويض من والى مصر." (1)

---

(1) DE LESSEPS، *Question sur le Canal de Suez*، باريس، 1860، الصفحات 29 -30. "كذلك أيضًا الاحتجاج المقدم إلى سمو إمبراطور فرنسا من أجل الحصول على حقوق وإمتيازات الشركة العالمية لقناة السويس". وأكد دي ليسبس:

طرح دي ليسبس أسهم الشركة للاكتتاب العام في الفترة من 5 إلى 30 نوفمبر 1858. واضطر سعيد باشا، رغبة منه في أن يمنعه من خداع المواطنين، أن يعلن عدم مسئوليته عن أي مبالغ مدفوعة، وأن يقدم تكذيبًا رسميًّا لدي ليسبس عن طريق مذكرة أرسلها إلى قناصل روسيا، وسويسرا، وساردينيا، والتي نشرت في جريدة البروجريسو دى ايجيتو Il Progresso d'Egitto وهى جريدة تنشر البيانات الحكومية[1] على الرغم من أنها جريدة غير رسمية. وفي حوار مع القنصل النمساوي أعرب سعيد باشا عن استيائه من وقوف دي ليسبس أمام العامة ليجمع رؤوس الأموال بصفته مبعوثًا [2] من قبله.

وقد تحدد صندوق تمويل الشركة بالبند رقم 6 من اللوائح الأساسية بعشرين مليون فرانك، تتمثل في 400 ألف سهم قيمة كل سهم 500 فرانك، والقومبانية لم تكن لتبدأ وفقًا لما هو منصوص عليه في البند رقم 4 من اللوائح نفسها إلا بعد الاكتتاب في جميع الأسهم بالكامل.

ولم يحقق الاكتتاب أي نجاح. وجاءت نتائجه الفعلية مختلفة تمامًا عن النتائج المتوقعة والمرتقبة، فهناك العديد من الدول التي أخلفت التوقعات ومن

" إنني انتظر أن يعلن مبعوث الوالي إنشاء القومبانية واختيار مجلس الإدارة بموجب سند موقع فى باريس فى 15 ديسمبر 1858". DE LESSEPS، *Lettres, journal et documents*، المجلد III، صفحات من 235 وما يليها.

(1) راجع: *Consultation pour Son Altesse Said Pacha*. الأشغال العمومية رقم 633 ، دار الكتب المصرية.

(2) فيينا، H.H.S ، *Suezkanal*، 17 نوفمبر 1858 ، رقم 23.

بينها الدول نفسها التي كانت ومازالت في طليعة الدول التي تحابى الشركة، ومنها البلاد النمساوية والألمانية والإيطالية باستثناء لومباردوفينتو وبيمونته اللذان وصل معدل اكتتابهما إلى نسبة عالية جدًا. وكان هذا في الليلة السابقة لحرب 1859، التي شنتها بيمونته بالاتحاد مع فرنسا ضد النمسا، حليفة إنجلترا، والمعادية دائمًا لمشروع القناة، لأنها لم تكن لتفعل شيئًا يثير غضب حليفتها.

هذا التغيير في المواقف يتضح جليًا في الخطاب الذي أرسله باليوكابا إلى دي ليسبس في 21 نوفمبر 1858[1] حيث قال:" إن ميل النمسا الواضح للتحالف بشدة مع إنجلترا والاستعدادات الجيدة التي تجدها النمسا في إنجلترا لتشجع مصالحها، قد وضعها في موقف من المستحيل معه أن تفعل شيئًا، يثير غضب وضيق حليفتها. ومنذ عدة أشهر مضت كتبت أخبركم إنني لا أعتقد أنه يمكن الاعتماد(في مسألة شركة القناة) على مساندة النمسا المستعدة دائمًا وأبدًا بأن تضحى بمصالحها التجارية في مقابل مصالحها السياسية."

وكانت الأسهم قبل حدوث الاكتتاب مخصصة إلى عدة دول بالتناسب مع المصالح التي كان من المفترض أن تحصل عليها من تنفيذ القناة، وقد تم تبني الحصص المسبقة كما هو موضح في الجدول التالي:

([1]) أعاد Monti نسخ الخطاب في *Gli Italiani e il Canale di Suez*، سبق ذكره.

توقعات اكتتاب الأسهم

الدول	الفرنكات	الدول	الفرنكات
الحكومة المصرية	32.000.000	المانيا بروسيا السويد والنرويج الدنمارك سويسرا هولندا بلجيكا	15.000.000
تركيا مصر تونس	21.000.000	اسبانيا البرتغال إيطاليا اليونان	15.000.000
فرنسا الجزائر	40.000.000	الولايات المتحدة	10.000.000
إنجلترا مالطا	40.000.000		
النمسا	20.000.000		
روسيا الافلاق	12.000.000		
		الإجمالي	200.000.000

وقد تركت المعارضة النمساوية آثارها أيضًا على الأراضي الإيطالية التي كانت تعانى بدرجة كبيرة من التأثير النمساوي، وخصوصًا في الدوقيات ودولة الفاتيكان ومملكة نابولي، حيث كانت نتائج الاكتتاب ضئيلة جدًا، في حين عملت في اتجاه مخالف في بيمونته ولومباردوفينتو وفرنسا، ففي تلك البلاد اعتبر العداء ضد النمسا وحليفتها إنجلترا حافزًا للاكتتاب.

ومن الضروري أن نضيف إلى تلك الأسباب المتعلقة بالسياسة الدولية التي تؤثر بالسلب على عملية الاكتتاب ومسارها الطبيعي والمنطقي أسباب أخرى ذات طبيعة مختلفة، ففي عام 1858 كانت أوروبا تعانى من فقر مدقع ناجم عن الأزمة الاقتصادية الخطيرة التي مرت بها في العام السابق، وكانت الأحوال الداخلية للعديد من الدول غير مستقرة وكانت النفوس متكدرة وحزينة لأنه من المتوقع حدوث انقلابات وتحولات في الفترة المقبلة. وفى ظل تلك الظروف كانت الفرصة سانحة أمام انجلترا لتشن حملتها الإعلانية ضد القناة بحرية وبتأثير، لاسيما وأنها تطرح العديد من التلميحات الخاطئة والافترائية وبعض الموضوعات التي ليس لها أساس مثل عدم شرعية الاكتتاب بسبب عدم تصديق السلطان على الامتياز.

ومن بين الأسهم التي حصلت عليها إيطاليا في الاكتتاب، تمتلك بيمونته بمفردها حوالي 1373 سهمًا، وهى موزعة كالآتي تورينو 616، جنوه 430، سافونا 246. وبالنسبة لعدد السكان تعتبر بيمونته من بين أكثر الدول اكتتابًا. ونصيب البندقية من الاكتتاب كان 1083 سهمًا[1].

([1]) حول الاكتتاب فى إيطاليا، انظر *Bollettino dell'Istmo di Suez*، III (1858) الصفحات من 801-105. القائمة التي تضم أسماء سكان بيمونته اللذين اشتركوا فى الاكتتاب وجدت بين الأوراق التي تركها توريللي Torelli ونشرها مانفريدى MANFREDI في *Rassegna storica del Risorgimento*، مارس1936،

وفي اليوم المحدد لغلق باب الاكتتاب أي في 30 نوفمبر عام 1858، تبقى لدى الشركة حوالي 100.000 سهم دون بيع، وهو عدد يمثل ربع المجموع الكلى لعدد الأسهم. وبذلك لا يمكن تأسيس القومبانية وفقا لبنود القوانين الأساسية حيث ينص البند الرابع من القوانين الملحق بفرمان الامتياز الثاني على أن: "يبدأ عمل الشركة يوم توقيع محرر المشاركة الذي يحمل الاكتتاب في جميع الأسهم". وبذلك ظل حوالي ربع الأسهم تقريبًا مكشوفًا، ولكن دي ليسبس خصص بتعسف إلى الوالي كل الأسهم الباقية. ولكن الوالي رفض قبول تلك النسبة، وفى عام 1860 فقط بعد تردد وحيرة اقتنع بأن يوقع مع معاهدة 6 أغسطس[1] على اكتتاب عدد ضخم من الأسهم يصل إلى 177.642 سهم. وفي مقدمة اتفاقية 6 أغسطس 1860 صرح حرفيًا

"في هذا المحرر تم تسليم الاتفاقية الآتية والتي توجب أن يكون عدد الأسهم المقيدة باسم معالي الوالي ما يصل إلى 177.642 سهما". ولكن السداد الفعلي لقيمة هذا الأسهم لم يتم إلا عام 1863 بواسطة إسماعيل.

الصفحات من 369- 374 وكذلك مونتى Monti، *Gli Italiani e il Canale di Suez*، السابق ذكره صفحات 284-285 و 304-307.

([1]) سترد الإشارة إليه فيما بعد.

الاكتتاب الفعلي للأسهم

الدول	عدد الأسهم		الفرنكات
	للدولة	للمجموعة	
الحكومة المصرية	177.642	177.642	88.821.000
تركيا مصر تونس	750 998 1.714	3.462	1.731.000
فرنسا الجزائر	207.160 728	207.888	103.944.000
إنجلترا مالطا	85	85	42.500
النمسا	163	163	81.500
روسيا فالاكيا	110 64	174	87.000
المانيا روسيا السويد والنرويج الدنمرك سويسرا البلاد الواطئة البلجيك	5 15 1 7 460 2.615 573	3.676	1.838.000
أسبانيا البرتغال ايطاليا اليونان	4.161 5 2.719 25	6.910	3.455.000
الولايات المتحدة	-	-	-
الإجمالي	400.000	400.000	200.000.000

وفضلاً عن شرط اكتمال اكتتاب رأس المال، كان يعوزه دائمًا للمضي قدمًا في مسألة تأسيس القومبانية بطريقة مشروعة، موافقة السلطان التي يتوقف عليها حق الامتياز بالكامل في كلا الفرمانين. و هذان الأمران يعتبران عيبًا في القواعد الأساسية التي تتأسس عليها القومبانية.

ورغم ذلك أعلن دي ليسبس كذبًا في 15 ديسمبر 1858 انتهاء تأسيس الشركة العالمية لقناة السويس. بمستند محرر أمام موثق العقود مقار Mocquart بباريس:

" أؤكد أنا ــ دي ليسبس ــ بناء على تفويض كامل وتعليمات خاصة صادرة من والي مصر أنه قد تم اكتتاب رأس المال بالكامل...، ووفقًا لما هو منصوص عليه في عقد الامتياز والقوانين الأساسية التي تم الاتفاق عليها مسبقًا، أعلن أنه قد تم الانتهاء من تأسيس الشركة." (1)

افتراضات عديدة وتزوير أكثر. فنجد أن الوالي قد أعطى لدي ليسبس تصريحًا خاصًا لتأسيس الشركة في الفرمانين الصادرين في 1854 و1856، هذا هو فحوى وروح النص التركي. ولكن في الترجمة الفرنسية بدلاً من أن يستخدم لفظ التصريح الخاص استخدم معنى السلطة المطلقة. وعندما دعا لجمع رؤوس الأموال تحدث كمبعوث ومفوض من قبل الوالي: وفي تأسيس الشركة اعتبر نفسه يحمل تفويضًا كاملاً من الوالي. ففضلاً عن أن رأس المال، كما سبق وشرنا، لم يتم اكتتابه بالكامل، لم يتحقق أيضًا الشرط المنصوص عليه في عقد الامتياز، ألا وهو موافقة السلطان التي

---

(1) DE LESSEPS، *Question du Canal de Suez*، باريس عام 1860، صفحة رقم 30.

بدونها يعتبر الوالي مرسومه وكأنه لم يكن ولن يدخل في حيز التنفيذ. وارتكب دي ليسبس تجاوزات مبالغ فيها في حق سعيد.

السندات الخاصة بالتأسيس المحفوظة لدى موثق العقود كانت عبارة عن قائمة بأسماء المكتتبين تضم حوالي 25 ألف اسم مع الإشارة إلى محل إقامتهم، ومجموعة الأوراق التالية[1]:

(1)- مرسوم الامتياز الصادر في 30 نوفمبر 1854.

(2)-فرمان 5 يناير 1856.

(3)- اللوائح الأساسية المرفقة بالفرمان.

(4)-اللائحة التي وضعها الوالي من أجل توظيف العمال المصريين.

(5)- قائمة أعضاء مجلس الإدارة التي سنتطرق للحديث عنها الآن.

وبالإضافة إلى العيوب المذكورة، تضيف تلك القائمة عيوبًا أخرى لا تقل خطورة: فلم تحتوي على قائمة الأعضاء المؤسسين.

وفي الشهر نفسه (نوفمبر) بينما كانت تجمع أموال الاكتتاب، اختار دي ليسبس مجلس أعلى لمراقبة الأعمال ومجلس إدارة، بمبادرة شخصية منه دون استشارة أحد[2]. فقد كان مصابًا بولع الأمر الواقع. وسواء المجلس الأعلى أو مجلس الإدارة فكلاهما كان يضم عددًا هائلاً من الأسماء الفرنسية التي اختارها دي ليسبس، ومن بينها العديد من أصدقائه وذويه. ولذلك وجه باليوكابا نقدًا إلى دي ليسبس في خطاب أرسله له في 21 نوفمبر 1858[3]

(1) *Lettres, journal et documents*، II، الصفحات من 403: 404.

(2) *Lettres, journal et documents*، II، الصفحات من 405-407 .

(3) أعاد مونتي تقديمه في *Gli Italiani e il Canale di Suez*، الصفحات من 273-276.

على الرغم من أنه كان ضمن أعضاء مجلس مراقبة الأعمال. كما وصلت أيضًا إلى دي ليسبس بعض الشكاوى الأخرى في هذا الصدد من عدة أطراف. وكان مجبرًا على أن يعترف قائلاً: " لقد بدأ خصومي في توجيه اللوم لي لأني قمت بتشكيل مجلس الإدارة من الزملاء اللذين اخترتهم من الأقارب أو الأصدقاء"[1].

ومازال الوالي يواصل تضحياته، فحتى الآن لم يظهر أي اسم مصري بين أعضاء مجلس الإدارة. وعلى رأس المجلس تم وضع اسم الأمير جيرولامو نابليون وصيا، وثلاثة فرنسيين آخرين هم جومار Jomard والبارون دوبين Dupin وماريشياللو نارفاي Maresciallo Narvaez كرؤساء شرفيين، وعلى رأسهم جميعًا دي ليسبس شخصيًا رئيسًا للمجلس.

وبعد خمسة أيام من تأسيس الشركة أي في 20 ديسمبر عقد مجلس الإدارة أول جلسة له. وبناء على اقتراح الرئيس تم اتخاذ قرارين: في أحدهما: كان هناك تصويت حار وشكر للوالي على المساعدات التي قدمها لشركة القناة؛ وفى الأخير استقر الرأي على أن يطلبوا من الوالي السماح باستكمال الأعمال التمهيدية في القناة[2].

وتم تكليف لجنة تنفيذية على رأسها دي ليسبس لكي تقوم بتوصيل هذين القرارين إلى مصر ومقابلة الوالي وهو ما تم في 7 مارس 1859. وكان طلب التصريح ببدء الأعمال مصاغًا بطريقة يشوبها الغموض: كان يتناول ببساطة الدراسات والأعمال التمهيدية. ولكن سعيد، الذي أخذ حذره

---

(1) *Lettres, journal et documents*، III . 1.

(2) *Lettres, journal et documents*، II، الصفحات من 407- 411.

بعد الظلم الذي وقع عليه والتجاوزات التي ارتكبت باسمه، أراد أن يتم إلغاء عبارة (الأعمال التمهيدية) التي تبدو في ظاهرها بريئة، والاكتفاء فقط بالدراسات التمهيدية. حذر وحيطة غير مجديين، لأنه في 25 إبريل عام 1859 قام دي ليسبس" باسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وبعد التفاوض مع مجلس إدارتها في احتفال مهيب أُقيم في بورسعيد" بإعطاء أول ضربة فأس في الأراضي التي ستشق لتكون "مدخل الشرق لتجارة وحضارة الغرب" فوهب للعالم اجمع أعظم قصة[1].

وعلى الرغم من رغبة الوالي العارمة في أن يشهد استكمال الأعمال، إلا انه لم يعد يستطيع أن يبدى تسامحًا أكثر من ذلك. فقد أصدر أوامره إلى وزير الشئون الخارجية ليكتب إلى دي ليسبس يأمره بإيقاف الأعمال في البرزخ على الفور، لأن تلك الأعمال لم تكن لتنحصر في الدراسات التمهيدية، ولكن تستخدم كذريعة من أجل استكمال الأعمال التي من المفترض ألا تنفذ قبل الحصول على موافقة السلطان[2].

وتم إرسال خطاب بنفس المغزى إلى جميع ممثلي القوى الخارجية الموجودة بمصر[3].

([1]) انظر: المحضرين المؤرخين في 24 و25 إبريل في *Lettres, journal et documents*، II، الصفحات من 81-91.

([2]) *Lettres, journal et documents*، III، صفحة 133 .

([3]) انظر، على سبيل المثال نابولي، أرشيف الدولة، وزارة الشئون الخارجية، الحزمة رقم 259: قناة السويس، تقرير رقم 55، الإسكندرية، 13 يونيو 1859، حيث توجد جميع المستندات الخاصة بالمسألة؛ فلورنسا، أرشيف الدولة، الشئون الخارجية، السلسلة رقم

وبدلاً من أن يذعن دي ليسبس إلى أوامر الوالي بـدأ يرسـل إليـه عرائض الاحتجاج، مدعيًا فيها أن مسألة السويس مرتبطة بمسئولية الـوالي السياسية والمالية.

وبالتالي كان مندوبي الشركة ينددون في احتجاجـاتهم ومـذكراتهم بانتهاك المواثيق المقدسة من جانب الوالي، وهدده دي ليسبس بحكم العـالم المتحضر عليه، وبتدخل فرنسا، وبأن يجعله يبدو أمام الجميع وكأنه المسئول عن الأضرار والمصالح، حيث كان يؤكد دي ليسبس: " أن جلالته برفضـه الواضح والصريح للعدالة لا يريد أن يعترف بالتفويض الرسمي، الذي منحه لإنشاء الشركة لتبدأ نشاطها بصورة قانونية"[1].

ولم تسفر أوامر الوالي عن شيء غير أنه تعجل بها أوامـر البـاب العالي، حيث أرسل الأخير إليه خطابين، الأخير بتاريخ فـي 19 سـبتمبر؛ وأمره بمنع البدء في أي أعمال في البرزخ أيًا كانت تلـك الأعمـال قبـل الحصول على تصديق السلطان؛ كما أقر بأن الحكومة العثمانية تعتبـر مـا أنجز حتى الآن كأنه لم يكن. [2]

2739، تقرير الإسكندرية، 23 يونيو 1859؛ فيينا، H H S، قناة السويس، 1859، رقم 29- 52، الإسكندرية، 20 يونيو 1859.

([1]) *Lettres, journal et documents*، III، الصفحات من 123- 132، 134- 139، 160-169 والوثائق المذكورة في المذكرة رقم 3 بنفس الصفحة.

([2]) خطاب الوالي إلى ممثلي القوى في مصر، وأول خطاب من الباب العالي إلى الوالي، أهملهما دي ليسبس في*Lettres, journal et documents*؛ وتلك الوثائق توجد مرفقة بالتقارير التي أرسلها هؤلاء الممثلين إلى حكوماتهم.

ووجد الوالي نفسه في موقف صعب، يهدد بأن يصبح أكثر خطورة؛ ولذلك اتخذ قرارًا حاسمًا. في 4 أكتوبر 1859 عقد شريف باشا مع جميع ممثلي القوى بمصر وقرأ عليهم الخطاب الذي أرسله الباب العالي بتاريخ 19 سبتمبر، وطلب مؤازرتهم من أجل تنفيذ أوامر السلطان، التي يريد الوالي تنفيذها. وبالفعل وافق الفريق الدبلوماسي وعلى رأسهم الممثل الفرنسي وحددوا الأول من نوفمبر لإخلاء البرزخ تمامًا[1].

ومن بين الافتراءات الكاذبة التي ليس لها أساس من الصحة، ما أكده دي ليسبس من أن الوالي في معاهدات 1841 لم يشر إلى ضرورة الحصول على تصديق السلطان من أجل استكمال الأعمال التنفيذية في القناة. وبدون الدخول في تفاصيل إذا كانت معاهدات 1841، التي كانت تنظم العلاقات بين مصر وتركيا، ألزمت الوالي بطلب تصديق السلطان أم لا، فإن تلك المسألة

([1]) تقرير هذا الاجتماع يوجد مع الخطاب الثاني الذي أرسله الباب العالي إلى الوالي في *Lettres, journal et documents*، III ، الصفحات من 231–233، وفي الوثائق الدبلوماسية للدول الأوروبية؛ ارجع إلى فيينا، H H S، قناة السويس، تقرير 5 أكتوبر 1859 مع العديد من الوثائق المرفقة؛ باريس، A N ؛ مصر، مجلد 28 رقم 103؛ فلورنسا، أرشيف الدولة، الشئون الخارجية، السلسلة رقم 2650، تقرير 17 أكتوبر 1859؛ نابولي، أرشيف الدولة، وزارة الشئون الخارجية، حزمة رقم 259، قناة السويس. تلك المجموعة من الوثائق المحفوظة في أرشيف دولة نابولي ذات أهمية قصوى بالنسبة لتاريخ قناة السويس لاسيما في الفترة من 1859 إلى 1860؛ كما توجد به الوثائق الرسمية سواء المرسلة من الباب العالي أو من الوالي، وكذلك المذكرات الموجهة من دي ليسبس إلى الحكومتين. وبمقارنة الأولى مع الثانية يتضح كم كانت هادئة وحازمة المناقشة بين السلطات المصرية في مقابل مناقشات القومبانية العدوانية والعنيفة.

لم تكن مطروحة في تقارير الوالي مع القومبانية. ولما كان دي ليسبس قد وافق على شرط الحصول على موافقة السلطان قبل بدء العمل، فقد كان يجب على كلا الطرفين أن يبحثا عن حقوقهما في شروط الامتياز وليس في معاهدات 1841.

وحدث تغيير في الموقف السياسي الدولي يبدو أنه لصالح فرنسا وسيؤدي إلى توصل إلى حل لتلك المسألة المعرقلة بطريقة ترضي دي ليسبس. فلقد انتصر نابليون الثالث في الحرب التي شنها ضد النمسا في إيطاليا من جانب بيومنته، على الرغم من أن الأخيرة وإيطاليا بوجه عام يبديان سخطهما من الإيقاف التعسفي للقناة.

كان نابليون على رأس السلطة، شاعرًا بأنه أصبح حاكم أوروبا بأسرها وقويًا بالقدر الكافي الذي يؤهله لأن يتخذ موقفًا شجاعًا نحو إنجلترا. وأدرك دي ليسبس مدى الفائدة التي يمكن أن تعود عليه من الموقف الأوروبي الجديد ومن الظروف التي يمر بها إمبراطور الفرنسيين؛ خصوصًا أنه كان يعرف أن الإمبراطورة أوجيني Eugenia، التي ترتبط عائلتها من جهة الأم بعلاقة مصاهرة مع عائلته، تهتم بتصميماته وعلى استعداد لأن تساندها.

في 23 أكتوبر 1859 تقدم دي ليسبس إلى نابليون على رأس هيئة مفوضة من قبل مجلس الإدارة، والتمس الحماية الملكية من أجل شركة القناة، التي تضم رؤوس أموال عدد كبير من الفرنسيين. وطمأنه نابليون مؤكدًا أن القومبانية يجب أن تكون محمية في الممارسة الحرة لحقوقها [1].

---

[1] فيينا، H.H.S ، قناة السويس، تقرير الأمير ميترينخ من باريس إلى فيينا، بتاريخ 28 أكتوبر 1859 مع الوثائق المرفقة. انظر أيضًا *Lettres, journal et documents* المجلد III، صفحة 235 وما يليها؛ انظر أيضًا RAMBUD في *Revue des*

وتم استدعاء القنصل الفرنسي ساباتير Sabatier، الذي كان يرفض سلوك دي ليسبس في مصر. وحل محله شخص آخر يدرك أنه يجب عليه أن يعمل ليجعل من الممكن الاستمرار في أعمال البرزخ، مقنعًا الحكومة المصرية بأن تتوقف عن الإلحاح في الإنذار النهائي على إرجاء الأعمال وأن تعتبرها مجرد دراسات تمهيدية.

وما حدث يعتبر انتصارًا ظاهرًا لدي ليسبس. وفي تلك الأثناء تظاهرت وزارة الخارجية البريطانية بأنها مسالمة وراضية، في حين أنها كانت مستمرة في إثارة الشغب بالقسطنطينية ومصر، ولم تهدأ إلا بعد إلغاء تلك الشروط التي كانت تسمح بتأسيس مستعمرة فرنسية في البرزخ واستيلاء فرنسا على مصر. ذلك الترتيب أنجزه خليفة سعيد، الخديو إسماعيل، الذي يعتبر في تاريخ السويس عاملاً مؤثرًا لحل تلك المسائل السياسية والأزمات المالية.

الجزء الأعظم من المؤرخين يمدحون دي ليسبس لما ارتكبه من أعمال تعسفية أثناء تأسيس القومبانية العالمية، لأنه بدون تلك التعسفات، لما كانت ستنشأ القومبانية أو لتفتتح القناة. والتاريخ لا يعترف بـإذا أو بلكن؛ ويجب فهمه وتفسيره كما كان بالفعل. وبذلك لا نستطيع أن نمنع أنفسنا من ملاحظة أن التصرف التعسفي من جانب دي ليسبس حال دون أن يكون لتلك المسألة لائحة دولية محددة؛ وأسبغ على الشركة الطابع الفرنسي ويسر موقف إنجلترا ضد القناة وضد مصر.

---

deux Mondes، 1904، مجلد 19، صفحة 640 وما يليها؛ و VOISINI، مجلد، I، الصفحات من 170- 171.

فإذا كانت القناة، كما تم تخطيطها والترويج لها طريقًا دوليًا مفتوحًـــا لتجارة العالم وحضارته، بدلاً من أن تنجح، أصبحت حصنًا انجليزيًا وبنـــك تحصيل لفرنسا، فإن مرجع ذلك لسلوك دي ليسبس. إن اتصال البحرين كان قد أصبح ضرورة ملحة، وتم إنجاز كل ما يتعلق به من دراسة وتصميم، ولولا لكان من الممكن أن يتم في ظروف مختلفـــة، وأن يســـتفيد مـــن التهيئة التي أعدها له العبقري محمد علي والتي كان بمقدور الخديو إسماعيل أن يحققها.

الفصل التاسع عشر

الموقف السياسي والتضحيات المالية التي تكبدها الخديو إسماعيل من أجل قناة السويس

لم يشهد سعيد اكتمال العمل الضخم الذي منحه الامتياز؛ حيث وافته المنية في 18 يناير 1863. وخلفه في العرش إسماعيل، نجل إبراهيم، الابن الأكبر في أسرة محمد علي.

كان ملك مصر الجديد، الذي حكم في الفترة من 1863- 1879، يمتاز بالذكاء الواضح، وبالطموح النبيل، وقد تلقى في شبابه تعليمًا راقيًا في أوروبا. وعندما جلس على العرش قرر أن يستكمل عمل محمد علي: في أن يستقل بمصر تمامًا عن القسطنطينية، ويجعل منها دولة حديثة مزدهرة في ظل حكم عائلة ملكية مستقلة، وأن يكوّن إمبراطورية عربية تكون البوابة التي يتصل عن طريقها الشرق مع الغرب وأن يتوغل في وسط إفريقيا. وعلى مدار الستة عشر عامًا التي تمثل فترة حكمه استطاع إسماعيل أن يحقق برنامجه بالكامل بنشاط منقطع النظير. وبالفعل نجح بسياسة واقعية ماهرة في أن يحصل من الباب العالي على استقلال الحكومة وجعل الحكم وراثيًا ملكيًا وفقًا للنظام الأوروبي. كما وفر لمصر إدارة حديثة وقام بإنشاء المؤسسات البرلمانية، وزود البلاد بكافة الوسائل التي تعمل على تحديثها عن طريق إنشاء المحاكم المختلطة؛ وأسهم في نشر التعليم بإنشاء الآلاف من المدارس والمؤسسات الثقافية من الأنواع كافة، كما عمل على زيادة مصادر البلاد مستغلاً المساحات الشاسعة بالصحراء، حيث أنشأ في كل مكان جسور وقنوات وسكك حديدية ومكاتب تلغرافات ومواني وفنارات؛ وأدخل زراعات جديدة وحسن الزراعات القديمة وشجع الصناعة.

وتلك الأعمال التي أنجزها إسماعيل في كل المجالات كفيلة بأن تضعه في مصاف أفضل المصلحين على مر العصور، وتعطيه الحق في أن يصبح الملك الوحيد الذي أسبغ على الدولة والشعب المصري طابع التحديث. ومع ذلك فإن مظاهر الشخصية الحقيقية لأول خديوي في أعين المعاصرين وفي حكم الأجيال القادمة، كانت معتمة ومحجوبة عن الرؤية بستار صناعي من الأرقام. ففي عصره حصلت الحكومة المصرية على دين يقدر بحوالي 2 مليار فرنك. كانت النية هي إظهار إسماعيل على أنه مبذر ومتهور و دمر مصر بإسرافه.

كان اللورد كرومر هو من أطلق أول افتراء غير لائق من هذا النوع، ثم أيده ونشره بعد ذلك كتاب التاريخ الإنجليزي؛ لأنه في تلك الفترة من تاريخ مصر تعاونت فرنسا مع إنجلترا ضد مصر. والدين المصري، كان للضرورة القصوى ويتعذر اجتنابه، وتم استهلاكه بالكامل في أعمال المنفعة العامة، وكان من الممكن ألا يسفر عن تلك النتائج المادية والسياسية الخطيرة لولا خيانة إنجلترا، التي كانت بدافع من رغبتها في أن تُحكم سيطرتها وهيمنتها على مصر وقناة السويس، تثير الكارثة المادية، التي استغلتها بعد ذلك بدون رحمة لتحقق هدفها المنشود[1].

من المؤكد والطبيعي أن تحدث بعض التجاوزات عند تناول الفترات التاريخية، وتتكرر للأسف العديد من الترجمات والتفسيرات الخاطئة للأحداث، والنيل من سمعة البعض واتهام بعض الشخصيات بالباطل، ولكن ربما لا توجد أي فترة من فترات التاريخ الحديث قد تعرضت وعانت من

([1]) انظر أعمالنا: *Précis de l'histoire d'Egypte*، المجلد IV، روما 1935؛ *Histoire de l'Egypte moderne*، المجلد III، القاهرة 1937.

العديد من أخطاء إعادة بناء الأحداث والتقييم مثل أحداث مصـــر الحديثـــة، لاسيما بالنسبة لفترة حكم الخديو إسماعيل ولأحداث قناة السويس. وموقـــف إسماعيل الصارم من أجل تذليل العقبات والعراقيل السياسية والمادية التـــي تعترض نجاح شركة السويس، لم يتعرض لها المؤرخون مطلقًا، وإذا حـــدث وتمت الإشارة إليها يكون ذلك بسطحية وبتفسيرات كيدية.

وهناك حدثان مؤكدان يمكن أن نقول إنه قد تم الاتفاق على تشويههما بالكامل من قبل المؤرخين. حيث كتبوا ومـــازالوا يكتبـــون أن المعارضـــة الإنجليزية لإنشاء قناة السويس قد تم القضاء عليه بسبب الدعاية المتواصـــلة التي قام بها دي ليسبس بتأييد من الإمبراطور نابليون الثالث والإمبراطـــورة أوجيني. ولكن الحقيقة مخالفة تمامًا، فقد توقفت المعارضة الإنجليزية لزوال الأسباب التي كانت تغذيها وتثيرها، وذلك يرجع إلى مهارة الخديو إسماعيل السياسية. وستكون الأجيال القادمة مدينة للتضحيات المالية التي تكبدها هـــذا الحاكم الرائع وليس لرؤوس الأمـــوال الفرنســـية ولا الإنجليزيـــة، وبـــدون تضحيات إسماعيل المالية كان من الممكن لهذا المشـــروع أن يفشـــل فشـــلاً مزريًا.

أهم وأكبر مسألة كان يتحتم على إسماعيل حلها بمجرد جلوسه على العرش، والتي ظلت لعدة سنوات تستنزف جزءًا كبيرًا من نشاطه السياسي، كانت تلك الخاصة بقناة السويس: بوصفها مسألة صـــعبة وحساســـة تتعلـــق بالسياسة الداخلية والخارجية لمصر على حد سواء.

وقد شكك بعض المؤلفين في صدق الاهتمام الذي كان يوليه إسماعيل للمشروع؛ حيث كانوا يرون أن الصراع الذي خاضه الوالي ضد القومبانيـــة في بداية حكمه، إنما هو مناورة مباشرة منه ليمنعها من استكمال الأعمـــال. بل إن البعض ذهب في ذلك إلى أن هذه المناورة كانت تمويهًا ضـــد قـــرار

إنجلترا إنشاء القناة، وإن كان يتفق معها إسماعيل في ذلك، وأنه ما بناها في النهاية إلا لأنه كان مضطرًا.

وليس هناك ما هو أكثر خطأ وظلمًا من هذا التأكيد، الـذي سـنجده مغايرًا للعديد من الوثائق والأحداث كما سيرد فيما بعد. والأحرى بنا أن نقدم قبل أي شيء أحد الخطابات غير المنشورة التي كتبها إسماعيل شخصيًا إلى سكرتير نابليون الثالث بتاريخ 6 أغسطس 1869، أي عندما أوشك الانتهاء من إنشاء القناة تقريبًا. وفى هذا الخطاب يحاسب الوالي نفسه ويؤكـد أنـه فرض على نفسه بمنتهى الولاء تضحيات جسيمة من أجل ضـمان نجـاح مشروع القناة.

" إن التضحيات التي فرضتها على نفسي وفرضتها علـى مصـر، لـيس لتسهيل عمل القومبانية فحسب، بل من أجل إنشائها، ومن الناحيـة الماديـة والقانونية، لا تزال توجد شواهد وأدلة كثيرة على ذلك. ولست في حاجة لأن أذكركم بأن الثمانية والثمانين مليون سهمًا[1] التي اتفق عمـي سـعيد علـى سدادها على 8 سنوات، والتي كان آخر موعد استحقاق لها في عام 1874، قد تم تسديدها بالكامل منذ فترة طويلة، وأن الجزء الأول مـن قنـاة الميـاه العذبة قد تكلف إنشاؤه حوالي 25 مليونًا، وكذلك مبلغ التعويض المقدربـ84 مليونًا المستحقة في خلال 14عامًا قد تم تسديده بالكامل. هذا المبلغ المقـدر بـ 200 مليون كان عبئًا كبيرًا على مصر وأثار بين الشعب شعورًا كنـت مضطرًا لأخذه في الاعتبار.

([1]) يقصد الـ88 مليون فرنك للأسهم.

"إنني على اقتناع تام بأن جلالة الإمبراطور الذي يشمل القناة ومصر بعنايته، سوف يقدم لي يد العون بتأييده الطيب للقضاء على هـذا الشـعور. القناة عمل حضاري وتقدمي؛ وهذا هو رأيي فيها دائمًا، فإذا كانت القومبانية تخدم في مصر قضية النظام، والنظامية القانونية، والاحترام الذي يجـب أن تقدمه للسلطة التي تحميها، فإنني على يقين من أن الشعب ليس متفقًا معي في الرأي في مسألة القناة." [1]

وهكذا كان إسماعيل مواليًا للقناة؛ حيـث مكنتـه روحـه المنفتحـة والجريئة من أن يرى بوضوح المزايا الضخمة للمشروع. فقد كان صـادقًا عندما قال إنه لن يستحق أن يكون باشا مصر إذا لم يكن أكثر حبًا للقناة من دي ليسبس شخصيًا[2].

وبالوضوح نفسه، كان إسماعيل يرى المخاطر والعيوب التي تنطوي عليها الامتيازات المهمة الممنوحة للقناة، وضمن كل فكره في جملة شهيرة:- " لا يوجد مشجع للقناة أكثر مني، إنى أريد أن تكون القنـاة لمصـر، لا أن تكون مصر للقناة ".

وعودة إلى العقيدة نفسها التي كانت تستحوذ على فكره، قال الـوالي لـدي ليسبس: " إنني محب ومشجع للقناة أكثر منكم، فأنتم وضعتم العراقيـل فـي المسألة وأنا قمت بحلها لكم[3]"

---

(1) القاهرة A.A.E، قناة السويس.

(2) DE LESSEPS، *Lettres, journal et documents*، IV، 282-284؛ باريس A.N ، مصر المجلد 31، من بوفال Beauval إلى الوزير، يناير 1863.

(3) فيينا، H.H.S ، قناصل، حزمة XXXVIII، رقم 16، القاهرة، 11 مارس 1863.

في الواقع لم تتضح معالم مسألة القناة، بل كانت تتعقد يومًا بعد يوم. ففي بداية عام 1863 بدا الموقف غامضًا: كان الباب العالي يصر على رفض التصديق على الامتياز الممنوح، ولكن القومبانية كانت تدفع بالأعمال إلى الأمام بمنتهى القوة؛ وإنجلترا بدلاً من أن تتخلى عن موقف المعارضة، كشرت عن أنيابها، لأنها كانت تخشى دائمًا من رؤية مستعمرة فرنسية تقام بطول ساحل القناة؛ في حين كانت فرنسا تتبنى قضية القناة وتؤيدها. لقد تجاوزت نفقات القومبانية الأرقام المتوقعة بفارق كبير، والالتزامات المالية التي اتفق عليها سعيد للأسهم، لم تصرف بعد؛ وفى النهاية كان معدل التعبئة العامة للفلاحين المجبرين على العمل في القناة أكبر بكثير مما يسمح به الاتفاق الموقع بين سعيد ودي ليسبس، وهو ما كان له أعمق الأثر في الاقتصاد المصري.

وفي خضم هذا الكم الهائل من المنافسات والمصالح، ناور الوالي بمهارة منقطعة النظير[1]، ونجح في هدفه الرئيسي في حماية المصالح العليا لمصر؛ ولكن الصراع مع قوة تفوق قوة مصر، سوف يكلفه الانتصار عليها ثمنًا باهظًا.

([1]) اقرأ على سبيل المثال، المحادثات التي أجراها إسماعيل بالقسطنطينية مع السفير الإنجليزي Bulwer: لندن F.O، 78-1795، رقم 103. القسطنطينية، 3 مارس 1863، و4 مارس 1863. هاتان الوثيقتان تلقيان الضوء على سياسة إسماعيل تجاه مسألة القناة. انظر أيضًا باريس، A.N، مصر، الإسكندرية، 9 مايو 1868.

ومن بين الامتيازات التي منحها سعيد إلى صديقه دي ليسبس، وأكثرها ضررًا بالمصالح المصرية، كان الامتياز الخاص بمنح الأراضي، كما ورد في البند رقم 7 من الفرمان الأول وتأكد وتحدد في البند رقم 10 من الفرمان الثاني.

وهناك شرط يتضمنه البند رقم 4 من الفرمان الأول، يشير إلى إمكانية أن تنشئ الحكومة المصرية بعض الحصون في الأراضي الممنوحة للقومبانية، وهو ما لم يشر إليه في الفرمان الثاني وبذلك تم إلغاؤه ضمنيًا، لأنه بناء على البند رقم 23 من الفرمان الثاني، جميع القرارات السابقة التي تتعارض معه تعتبر ملغاة.

وكان بداخل إسماعيل شعور رقيق وعالٍ تجاه سلطته وكرامة دولته، ولذا استطاع أن يؤدى الحقوق والالتزامات الخاصة بالقومبانية. فكان يرى بوضوح أن القومبانية بفضل الامتيازات التي حصلت عليها، لا تستطيع أن تحقق سيادة اقتصادية ضارة بمصالح البلاد فحسب، بل تستطيع أن تصبح على المستوى السياسي عاملاً مقلقًا، خصوصًا وأنها تتمتع بحماية فرنسا، والمستوطنات التي أقامتها على الأراضي بطول الساحل سيتم نزعها وهدمها بفضل الاتفاقيات وقوانين البلاد. فقد تكون حقًا دولة صغيرة داخل مملكة كبيرة.

والخوف نفسه من رؤية مستوطنات أجنبية مستقلة تقام بطول سواحل القناة، كان واحدًا من أهم أسباب رفض الباب العالي التصديق على الفرمانات التي منحها سعيد. وفى مذكرة 6 إبريل 1863 التي سنتعرض لها فيما بعد، اعترض السلطان بشدة على امتياز منح الأراضي: " وفقًا لمشروع العقد، فحيثما ستمتد القنوات، سيكون للقومبانية الحق في أن تطالب بتملك الأراضي المجاورة. وبتلك الطريقة من الطبيعي أن تقع مدن السويس والتمساح

وبورسعيد، مثلها مثل جبهة سيناء(*) كلها، في أيدي الشركة المجهولة، التي يتشكل الجزء الأعظم منها من الغرباء التابعين لقضاء وسلطات حكوماتهم. وبذلك قد تقيم القومبانية على النقاط الرئيسية في أراضي الإمبراطورية العثمانية مستعمرات مستقلة عن تلك الإمبراطورية.

" نحن نرى أنه لا توجد أي حكومة على وعي باستقلالها وواجباتها، قد تقبل بتسوية من هذا النوع. وبالتالي سيتخلى الباب العالي عن واجباته، ويفقد تقدير واحترام جميع أصدقائه، ويسمح بوجود مجموعة من الأمور التي من شأنها أن تثير الخلافات المستمرة، إذا لم يعلن صراحة أن هذا الشرط لن تتم الموافقة عليه."

وفي النهاية، إذا كانت إنجلترا تحارب القناة، فذلك لأنها تخشى الاستعمار الفرنسي للبرزخ. ولم تتردد حكومة لندن في أن تعلن رسميًا أنها ستشن الحرب إذا لم يتم الاعتراف بحقوق الباب العالي وخصوصًا فيما يتعلق بجلاء القومبانية عن كل الأراضي المجاورة للقناة. وفى عام 1863 أرسلت الحكومة الإنجليزية، الوفية لتعاليمها، أسطولها إلى مصر[1] كدليل على الاحتجاج والتهديد.

وبإجبار القومبانية على رد الأراضي، كان السلطان والوالي يحميان مصالح مصر ويجردان المعارضة الإنجليزية من السلاح كما كانا يحفظان للقناة طابعها العالمي.

(*) في الأصل Siria أي سوريا، ونتصور أنه خطأ مطبعي وصحته Sinai أي شبه جزيرة سيناء المصرية (المراجع).

(1) باريس، A.N ، مصر، المجلد 32، رقم 52، الإسكندرية، 19 ديسمبر 1863.

فضلاً عن أن الوالي، كما سبق وأشرنا، كان يفكر في إلغاء امتياز آخر ممنوح للقومبانية، وهو نظام السخرة، الذي تم فرضه على الفلاحين لتنفيذ أعمال القناة، لأنه كان نظامًا مهلكًا ومدمرًا لمصالح البلاد. وفي 20 يوليو 1856، صدرت لائحة خاصة بتوظيف العمال المصريين وبوليس القناة[1]، كملحق لفرمان 5 يناير من العام نفسه. ينص البند الأول على أن: "العمال الذين سيتم تكليفهم بالقيام بأعمال القومبانية سوف يتم إرسالهم من قبل الحكومة المصرية وفقًا لمطالب كبار المهندسين واحتياجاتهم." طيبة سعيد المنقاد دائمًا إلى صديقه دي ليسبس بدت هنا غير حقيقية: فقد وضع تحت التصرف الكامل للقومبانية مصادرة العمال المصريين.

في بداية الأعمال كان العدد المحدود من العمال يجعل تجاوزات النظام غير مؤثرة وغير ملحوظة؛ ولكن عندما وصلت الأعمال إلى الجسر العلوي الذي يمر أعلى القناة، والمكون من مواد صلبة جدًا، دعا دي ليسبس سعيد لحضور حفل مقام في البرزخ واستغل الفرصة ليطلب منه 20.000

([1]) DE TESTA، *Recueil des Traités de la Porte Ottomane avec les Puissances étrangères*(باريس 1864-1901، مجلد 10.)، مجلد II، ص 104، رقم XXIV: *Règlement pour les ouvriers employés aux Travaux du Canal, en date d'Alexandrie*، بتاريخ 20 يوليو 1856 (الموافق 17 ذي القعدة 1272هـ)، فيليب جيلات بك PHILIPPE GELAT BEY، *Répertoire général de la législation et de l'dministration égyptienne*(1840-1910)، الإسكندرية 1906-1911 (6 مجلدات مع جدول ترتيب هجائي)، مجلد I، ص 459 ومايليها؛ انظر أيضا مذكرة حول تعبئة العمال المصريين من اجل شق قناة السويس البحرية، في*Lettres, journal et documents*، IV، 219-222، *Percement de l'Isthme de Suez*، III، 369- 376.

رجل، حيث أكد أنه في حاجة إليهم لمدة لا تتعدى الشهرين أو الثلاثة أشهر: فالأمر ليس أكثر من مجرد إعطاء (ضربة معول) لعمل مؤقت شاق جـــدًا، وبالفعل أعطيت ضربة الكتف، وتم حفر الجسر، وهذا العدد الذي وصل إلى 20.000 عامل في الشهر أصبح هو الرقم الطبيعي الخاضع لـــه الشـــعب؛ وأحيانا كان يصل العدد إلى 25 أو 30 ألف رجل. وإذا افترضنا أنه في أثناء وجود العشرين ألف عامل فوق الآلات اللازمة لبناء الســـفن، فهنـــاك عـــدد مماثل في سبيله للذهاب إلى هناك، ومثلهم عائد منها، وبذلك نستنتج أن هناك 60.000 رجل على الأقل تستنفد قواهم بالكامل للقيام بأعمال القناة بعد أن تم أخذهم من أعمال الزراعة.

كان هذا عددًا ضخمًا بالنسبة لشعب يبلغ تعـــداد ســـكانه 5 ملايـــين آنذاك. تعبئة عامة لكل المصريين لصالح خدمة القومبانية، التي كانت مـــن جانبها تمثل خرقًا للالتزامات المتفق عليها. فلقد وعدت رسميًا بأن تســـتخدم الآلات بدلاً من القوى البشرية، وصرحت رسميًا أنه بفضل تلك الآلات لـــن تكون في حاجة لأكثر من أربعة أو خمسة آلاف عامل لإتمام الأعمال فـــي الوقت المتفق عليه، والآن هي تنفذ عكس ما وعدت به، فها هـــي تســـتخدم الفلاحين بدلاً من الآلات، لأن تلك الطريقة أقتصادية وموفرة أكثر بالنســـبة لها[1].

([1]) لمعرفة المزيد حول تلك النقطة ارجع إلى ODILON BARROT و J.FAVR، *Nouvelle consultation pour S.A Ismail Pacha, deliberee en date du 30 novembre 1863*، باريس 1864. كانت إنجلترا أيضا تحارب أداء الخدمة الإجبارية(السخرة)، ولكن لو كان إلغاء نظام السخرة في نية دولته، ويرغب فيه الوالي جديًا، فانه بالنسبة لإنجلترا على العكس، ليس أكثر من مجرد طريقة غير مباشرة لوضع العقبات أمام تنفيذ مشروع القناة. لم تأخذ إنجلترا الاحتياطات نفسها

ودافع دي ليسبس عن ذلك الأمر، في مذكرة وجهها للحكومة المصرية في 24 إبريل 1863[1]، كما أيده أيضًا بعض المؤرخين في تأكيده، على أنه لا يجب اعتبار الأعمال التي قام بها الفلاحون المصريون بالقناة سخرة، لأنهم كانوا يتقاضون أجرًا مقابل القيام بهذا العمل. وحقيقة أن البند رقم (2) من اللائحة الصادرة في 20 يوليو 1856 يشترط أن تدفع القومبانية للعمال مرتب يتراوح ما بين 2.5 و3 قروش أي ما يعادل 60 إلى 75 سنتيم، وذلك للعمال الذين قضوا أكثر من 12 عامًا، ومرتب قرش واحد لمن لم يتموا الاثنى عشر عامًا، بالإضافة إلى الغذاء الذي يجب أن تقدمه إلى كل عامل ويقدر بقرش واحد.

ولكن بغض النظر عن كون هذه المرتبات لا تتوافق مع ظروف العمل في مصر، وأن العمال القادمين من الأقاليم البعيدة مضطرين لأن يتحملوا مصاريف العودة، التي تستنزف جزءًا كبيرًا من مرتباتهم" كان

عندما جعلت باشا مصر يصدر مرسومًا بإنشاء خط سكك حديدية ممتد من الإسكندرية إلى السويس. فهي ترى أنه من الضروري الآن أن يستخدم عباس باشا كافة الوسائل والقسوة المتبعة في نظام السخرة، الذى كان يمكن أن يطلق عليه فى هذا العصر، العمل الإجباري... وضغطت إنجلترا على الوالي بكل قوتها وتأثيرها حتى تحرك الأعمال بحماس وفقًا لنظام العمل الإجباري. وهذا الضغط كان بلا هوادة وبمنتهى القسوة. *Lettres, journal et documents*، IV، 218.

(1) فيينا، H H S، قنصليات، حزمة XXXVIII، I ، 139، رقم 341، الإسكندرية 9 يونيو 1863. مرفق: *Note de DE LESSEPS sur les contingents de travilleurs pour le travaux de la Compagnie du Canal de Suez*، باريس، A.N، مصر، الإسكندرية، 18 إبريل 1863، والمرفقات؛ *Lettres, journal et documents*، IV، 306-308.

تفكير دي ليسبس خاطئًا وقائمًا على سفسطة ومغالطة. فلكي نحكم إذا كان أداء العمل سخرة أم لا، فليس المهم أن نأخذ في الاعتبار إذا كان العمل مدفوعًا أم لا، ولكن إذا كان مقدمًا من تلقاء النفس طواعية أو بالإجبار"[1].

ويبدو تفسير دي ليسبس كأنه سخرية مباشرة، عندما أرجع الفضل إلى القومبانية ليس فقط في المناداة أولاً قبل إسماعيل بإلغاء نظام السخرة، بل بإلغائها بالفعل عمل العمال بعد مكافأتهم[2]. وعلى الفور انتقد المندوبون الدبلوماسيون هذه المذكرة[3] لما يشوبها من ضعف البرهان، ولكن Schreiner الذي كان إلى حد ما مؤيدًا لمشروع القناة، قدم عن ذلك دحضًا ملائمًا في تقرير مطول أرسله إلى فيينا.

---

(1) فيينا H H S، قنصليات، حزمة XXXVIII، 135، رقم 34، من شرينير إلى رينشبيرج، الإسكندرية، 9 يونيو 1863، سبق ذكره." جميع أدلة دي ليسبس كانت خاطئة، وبالأخص عندما تحدث عن أعمال السخرة وهل كان عملاً إجباريا أم لا، وهل هناك أموال كان يتقاضاها العمال عنها أم لا"

(2) " تتشرف شركة قناة السويس، بعد أن سددت أموال عمالها التي كانت حريصة على صحتهم وسلامتهم، بأن تبدأ النظام الجديد لإلغاء السخرة، التي صرح إسماعيل باشا بأنه يريد أن تمتد لتشمل باقي الأعمال الأخرى في مصر". *Lettres, journal et documents*، IV، 306-308.

(3) عبر المندوب الإيطالي قائلاً:" أن موقف القومبانية صعب جدًا، وبالتالي موقف الحكومة الفرنسية، ويتضح ذلك من ضعف البراهين التي تعتمد عليها القومبانية، بتفاهة لا يستطيع أحد أن يأخذها على محمل الجد، بأنه لا توجد سخرة طالما أنه بأجر مدفوع، حتى لو كان إجباريًا"، روما، A.S ، مصر، الإسكندرية، 3 يونيو 1863، سري.

كان دي ليسبس يؤكد أن الحالات المرضية وحالات الوفيات أقل عددًا في مناطق العمل عنها في القرى المصرية السليمة. وكما أشار Schreiner، يجب أن نأخذ في الاعتبار أنه في خلال فصل الشتاء السابق، ظهر وباء الحمى التيفودية بين عمال مصر العليا، غير المعتادين على مناخ البرزخ، وعند عودتهم إلى قراهم، نقلوا إليها العدوى مما أدى إلى وقوع خسائر جسيمة في الأرواح.

لم تكن السخرة سببًا في الاضطرابات الخطيرة التي لحقت بمصالح البلاد الضرورية فحسب، بل إنها زرعت أيضًا بذور الاضطراب، التي ستؤدي في يوم من الأيام إلى حدوث هياج خطير بين أفراد الشعب المصري، الهادئ والمسالم دائمًا، وبالرغم من ذلك لم يسلم من الأطماع في الشرق[1].

([1]) حول نظام السخرة والأحوال الصحية للعمال وحول سير العمل في البرزخ بدءًا من 1864، يوجد تقرير مطول ومهم غير منشور، كان قد أرسله قبطان السفينة الشراعية Guglielmo Tegetthoff من ميناء حيفا إلى ارشيدوق النمسا فرديناندو ماسيميليانو بتاريخ 1 فبراير 1864، بعد أن قام هذا القبطان بجولة استكشافية لمدة عشرة أيام حول البرزخ. وكان حكمه على القومبانية فيما يتعلق بالمسائل السابقة، أكثر حدة وقسوة من الأدلة المذكورة؛ انظر فيينا H H S. Mexicanisches Archiv محفظة رقم 11، A 2 XXVI - *Histoire de l'Istme de Suez* (باريس 1869)، الذي يعتبر تمجيدًا لدي ليسبس ولمشروعه. ويرى O.Ritt، اعتراضًا على استيعاب العمال المصريين في السخرة، أن" الحكومة المصرية لديها أسباب ودوافع قوية تجعلها تمتنع عن تنفيذ وعد قد قطعته على نفسها دون أن تدرس الوضع بالكامل... مهما كان الهدف المرجو تحقيقه وأيًا كانت المزايا التي ستجنيها الدولة، ومن الواضح أن الوالي قد فكر في تعديل المعاهدات التي يحق للقومبانية بمقتضاها الحصول على أربعة أخماس العمال اللازمين"

قدم دي ليسبس مع المذكرة الخاصة بالسخرة، مذكرة أخرى حـــول امتياز منح الأراضي[1]. وهذه الوثيقة الأخيرة غير مقنعة أيضًا. " لا يمكـــن لأي إنسان محايد أن يشكك فيما أشار إليه Schreiner في التقرير ســـالف الذكر، وهو أن الاستعمار الفرنسي للبرزخ لم يمثل خطرًا على مصـــر"[2]. كان دي ليسبس يميز بين " حق الاستغلال" وبين" حق السيادة"، ولكنه كـــان يمتنع بحذر عن قول، إنه نظرًا لمساحة الأراضي والموقف القانوني الـــذي يتمتع به الأجانب في مصر، تحول "حق الاستغلال" ، وهو ما حدث بالفعل، إلى "حق سيادة". ومن الجانب الآخر كان فكر الدولة ينزع أي أهميـــة مـــن الاعتبارات التي عرضها دي ليسبس والتي كـــان يكررهـــا ســـفير فرنســـا بالقسطنطينية إلى وزراء الباب العالي، وهي اعتبارات تشير إلى الامتيازات الاقتصادية التي قد تعود على البلاد من استغلال الأراضي وكذلك المكاســـب التي ستحققها الخزانة، ولكن الصراع الذي كان يوشك إسماعيل أن يبدأه مع الشركة من أجل التنازل عن الأراضي وإلغاء نظام السخرة، قد فرضته عليه مصالح الدولة الضرورية، التي تهون أمامها أية اعتبارات اقتصادية.

كان بإمكان الوالي في صراعه ضد القومبانيـــة، أن يتبنـــي حججًـــا جازمة لصالحه. واعتراضًا على امتياز منح الأراضي كان يمكنه أن يســـتند إلى الشرط الذي اتفق عليه سعيد، وبموجبه تكون كـــل الامتيـــازات تابعـــة

([1]) فيينا H H S، مرفق بالوثيقة نفسها، التي سبق ذكرها بتاريخ 9 يونيو 1863، *Lettres, journal et documents*، IV ، 302-305.

([2]) " لقد ألقى خطابًا حياديًا عن الاستعمار الفرنسي للبرزخ الذي كان يمثل خطرًا كبيرًا على مصر". فيينا H H S، الوثيقة المذكورة في الحاشية السابقة.

بصورة مطلقة لسلطة الباب العالي. والآن، بسبب التنازل عـن الأراضـي رفض الباب العالي التصديق؛ وعندئذ كان باستطاعة إسماعيل أن يطلب الامتناع عن تنفيذ التزامات سعيد بسبب وجود قوة قهرية. وبالنسبة لنظام السخرة، فقد كان باستطاعة الوالي أن يبدى اعتراضه عليه، بسبب أن القومبانية تتبع وسيلة غير قانونية، حيث كان قد تم إلغاء نظام السخرة بالعديد من قوانين الإمبراطورية، وبالتحديد عن طريق خط شريف كلخانة صادر في 1839، وفرمان مايو 1841، والتنظيمات التي أدخلت في مصر عام 1852.

ولكن إسماعيل المؤيد المخلص للقناة، بدلاً من أن يعتمد على حقوق السيادة هذه، والتي كان من الممكن أن تكون ظالمة، استطاع بسياسته الماهرة أن يذلل العقبات، ويشجع المشروع، ولكن بسحب الامتيازات المجحفة المتعارضة مع المصالح المصرية.

لقد درس إسماعيل مسألة القناة حتى قبل جلوسه على العرش، واستقر على الخطة التي سينفذها، على الأقل خطوطها الرئيسية. وفي حوار له مع المندوبين الأجانب بعد يومين من جلوسه على العرش أي في 20 يناير 1863، أعرب عن نيته في إلغاء نظام السخرة. ولذا أرسل نوبار إلى القسطنطينية حتى يقوم بتقديم الهدايا إلى السلطان، ويطلب منه فرمان التنصيب. في الوقت نفسه كان نوبار مكلفًا بمهمة أخرى سرية: وهى أن يعلن للسلطان رغبة الوالي في الاتفاق على منهج عام في مصر وتركيا حول مسألة القناة. وبمجرد أن علم السفير الإنجليزي Bulwer حتى نصح الباب العالي بأن يصدر تعليمات وأوامر من شأنها أن تصيب المشروع بالفشل[1].

([1]) لندن، F O ، 78-1795، رقم 48 و65، القسطنطينية، 30 يناير و2 فبراير 1863؛ انظر أيضًا تلغراف وتقرير الرسول البابوي بروكيش.

في فبراير رحل إسماعيل إلى القسطنطينية ليتسلم فرمان التولية من يد السلطان. حيث أبدى له الأخير تعاطفًا خاصًا وعقد معه أحاديث خاصة بدون حضور أحد من رجال الديوان[1]. وفي خلال هذه الأحاديث تم مناقشة العديد من المسائل ومنها مسألة قناة السويس. وفي النهاية اتفق السلطان والوالي على المنهج الذي يجب أن يتبعه كل منهما لحل تلك المشكلة الخطيرة الخاصة بالسياسة الداخلية والخارجية على حد سواء، وسوف نتعرض في الفصول الثلاثة التالية إلى هذا المنهج.

([1]) للمزيد من التفاصيل حول علاقات الوالي مع السلطان راجع، عملنا سالف الذكر، *Histoire de l'Egypte moderne*، III ، فصل II .

الفصل العشرون

اتفاقيات عام 1863

قبل مغادرته للقسطنطينية في الرابع من مارس عـــام 1863، ســـلم إسماعيل للباب العالي عريضة يلتمس فيها سرعة الحصول على تعليمات[1] وذلك دون أن يبدي رأيًا في جوهر مسألة القناة.

وبعد تلك الخطوة التي قام بها الوالي، أعلن الباب العالي رسميًّا الأسباب التي تمنعه من التصديق على عقود الامتياز، على الرغم من التأييد الذي أعلنه للمشروع في حد ذاته. وضع الصدر الأعظم مذكرة تتضمن أفكار الباب العالي والمقترحات التي قدمها حول مسألة قناة السويس وذلك استعدادًا لإرسالها إلى السفراء العثمانيين بباريس ولندن، حتى يقدموها إلى حكومات تلك الدول[2]. أستهل السلطان حديثه مؤكدًا أنه لا يسعه أن يترك الوالي دون أن يوافيه بالإرشادات التي يطلبها، لأنه إذا ظل محرومًا من الإيضاحات التي كان يأمل في أن تصله عن اتفاق القوى، سيصبح مضطرًا لأن ينشغل فقط بمصالحه الشخصية. ويستكمل السلطان قائلاً: تلك المصالح ليست متعارضة مع شق القناة؛ فهو لا يريد أن يحول دون تنفيذ عمل قد يعود بالنفع على الجميع في حالة نجاحه؛ ولكن من الممكن أن يوافق فقط إذا تمكن من الحصول على تأكيد وضمان أن الاتفاقيات الدولية ستضمن له الحيادية التامة،

([1]) فيينا، H H S تركيا، حزمة 78/XII، رقم 19. A E القسطنطينية، 11 مارس 1863

([2]) DE TESTA، انظر المجلدII، صفحة 106، رقم XVI. كما يمكن أيضا الإطلاع على المقال الذي نشره F.Lampertico حول المختارات الأدبية الجديدة، سبق ذكره، 1867، المجلد V، الصفحات من 365- 368.

أسوة بالدردنيل والبوسفور. بالإضافة إلى أنه كان من بين الشروط التي وافق عليها سعيد، شرطان يتعارضان تمامًا مع مصالح وقوانين الإمبراطورية، ولذلك كان السلطان مضطرًا لأن يطالب بإلغائهما. الشرط الأول يتعلق بنظام السخرة وهو نظام مدمر للزراعة المصرية ويتعارض مع قوانين الإمبراطورية، ويستنكره الوالي الجديد. والشرط الثاني يتمثل في المستعمرات الأجنبية التي قد تقام على طول القناة، تلك المستعمرات التي من المتوقع أن تقام على ساحل مصر عبارة عن شعب خاضع لقضاء دول أخرى. وإذا شعرت القومبانية بعد إلغاء هذين الامتيازين المرفوضين، بأنه لم يعد لها مصلحة في الاستمرار في الأعمال، فسيكون السلطان على استعداد أن يعوضها عن النفقات التي تحملتها وأن يتولى هو مهمة تنفيذ المشروع، بالاتفاق مع الوالي.

هكذا عبر الباب العالي عن اتفاقه الكامل مع الوالي بمنتهى التفاخر والتباهي. ومن المؤكد أن موقف إنجلترا كان له دور في هذه اللهجة، التي تتوافق تمامًا مع أفكار ومصالح الباب العالي وإسماعيل؛ وإسماعيل أكثر من الباب العالي، إن جاز القول، لأنه من المحتمل أن يرجع الفضل في صيغة الصلح إلى الوالي. تحت ضغط إنجلترا، كان من المفترض أن يتمسك الباب العالي بحقه أكثر ويعلن أن مسألة القناة ليس لها وجود بالنسبة له ولا ترقى لكونها مجرد مشروع، نظرًا لأن الشرط الأساسي المتفق عليه كأساس لمنح الامتياز، وهو موافقة السلطان ليس موجودًا. وبالفعل، عندما طلب إسماعيل من الباب العالي أن يوافيه بالتعليمات، أصر بولوير، كما سبق وأشرنا، على

أن تكون تلك التعليمات والإرشادات ناسفة للمشروع[1]. ولكن الباب العالي على العكس أقر في مذكرته بأن الشركة أمر واقع، متخذًا بذلك الخطوة الأولى نحو التصديق على المشروع.

كانت المذكرة على وشك أن ترسل، عندما طلب سفير فرنسا من الصدر الأعظم إجراء تعديل في بعض النقاط الرئيسة فيها، مهددًا الباب العالي بسخط حكومته، وبالفعل نجح في أن يرجئ إرسالها إلى أن تخضع للدراسة في المجلس مرة أخرى.

بعد أن علم بولوير بذلك، ذهب بدوره لمقابلة الصدر الأعظم ليعلن أن أي تغيير قد يطرأ على المذكرة، بعد أن صدق عليها السلطان، يعتبر بمثابة إهانة موجهة إلى الحكومة الإنجليزية، التي ستقوم في تلك الحالة بتجميد العلاقات مع الباب العالي، الذي وجد نفسه في موقف لا يحسد عليه. ولكن في النهاية بعد اجتماع مجلس الوزراء بالكامل، تقرر إرسال المذكرة

([1]) العداء المتشدد الذي كان يتمنى السفير الانجليزي أن تحققه مذكرة الباب العالي، يتضح جليًا في أحد الخطابات المشفرة المؤرخة في 1 فبراير، و في التقرير الذي أرسله الرسول النمساوي Prokesch Osten إلى فيينا بتاريخ 4 فبراير 1863. لقد ورد في الخطاب المشفر:" يتمنى نوبار باشا، بناءً على أمر سري صادر من إسماعيل، الحصول على أوامر من الباب العالي حول قناة السويس. ينصح السير بولوير بإعطاء الوالي الجديد كل التعليمات التي من شأنها نسف المشروع بأكمله". وفي التقرير تم عرض الخطة التي اقترحها السفير الإنجليزي لينجح في تنفيذ هدفه؛ فيينا H H S، تركيا، مجموعة 78/XII، رقم 12، تلغراف مشفر، القسطنطينية، 1 فبراير 1863 خطاب رقم 9C، القسطنطينية، 4 فبراير 1863.

دون إجراء أي تعديلات عليها؛ وهو ما تم بالفعل في 6 إبريل 1863[1].
وبعد يومين أمر الباب العالي بإرسال مذكرة دبلوماسية سرية إلى سفير فرنسا، وفيها دحض خضوع السلطان للضغوط الخارجية؛ وطلب من السفير أن يقتنع تمامًا بأن الحكومة العثمانية، في مذكرة التعليمات التي أرسلتها إلى ممثليها بباريس ولندن، كانت تعبر فقط عن أفكارها وآرائها الخاصة في مسألة قناة السويس وتدافع عن مصالحها؛ وأضاف أن الحكومة الملكية لم تكن تستطيع أن تصمت أكثر من ذلك دون أن تتحمل مسئولية ضخمة وبدون أن تضع أمام تلك المسألة عراقيل لا يمكن تجاوزها. [2]

وبينما كان الباب العالي يتخذ هذا الموقف تجاه حكومتي فرنسا وإنجلترا، كان الوالي من جانبه يتصرف فيما يخص القومبانية بالهدف نفسه، وهو تشجيعها، ولكن فقط في حالة التنفيذ الفعلي. وقد سبق وأن ألقينا الضوء على الهدف الذي اقترحه، وهو الانتهاء من مشروع القناة، مع إلغاء جميع الامتيازات الممنوحة للقومبانية والمدمرة لمصر ولعالمية المشروع. وتحقيقًا لهذا الغرض وقّع إسماعيل اتفاقيتين مع القومبانية في 18 و 20 مارس 1863.

(1) لندن، F O ، 1795، رقم 166 و 162، القسطنطينية 1 و2 إبريل 1863؛ فيينا H H S، تركيا، مجموعة 78/XII، رقم b 26 و27، القسطنطينية 2 و3 إبريل 1863.

(2) فيينا، رقم 33b، القسطنطينية، 23 إبريل 1863، مرفق.

وفقًا للاتفاق الأول، تتحمل الحكومة المصرية مهمـــة شـــق الجـــزء الخاص بقناة المياه الحلوة(العذبة) التي من المقرر أن تتبع مباشرة من النيل عند القاهرة، وتصب عند وادي الطوميلات. وحتي الآن لم تحفر القومبانيـــة سوى الجزء الذي يبدأ من المجرى العلوي من الوادي حتى بحيرة التمساح، ويتغذى من قناة الزقازيق. ومن جانبها تنازلت القومبانية، لصالح الحكومـــة المصرية، عن حقوق امتلاك الأراضي الواقعة على طول القناة التي خولتها إياها عقود الامتياز لحفرها. [1]

أما اتفاقية 20 مارس فتنظم عملية اكتتاب الحكومة المصـــرية فـــي أسهم القومبانية، وكذلك طريقة السداد. لقد أنهى ســـعيد الاكتتـــاب بحـــوالي 177.642 سهم، تمثل رأس مال يقدر بـــ 89 مليون فرنـــك. عنـــدما مـــنح الامتياز لم يفكر مطلقًا في أن يصبح يومًا من الأيام مساهمًا بـــ 89 مليـــون فرنك في قومبانية نصيبه من أرباحها 15%، وستئول ملكيتها إلى مصر بعد انتهاء 99 عامًا. وقد تردد الوالي كثيرا قبل أن يوافـــق علـــى قبـــول الـــ 177.642 سهم التي خصصها دي ليسبس بالإجبار للحكومة المصرية فـــي الاكتتاب العام الذي تم في نوفمبر 1858. وإذا كان قد وافق في النهاية، فذلك أملاً منه في أن يتمكن بعد ذلك من توزيع الجزء الأكبر من هذه الأسهم على

---

(1) نص الاتفاق موجود في Gelat، I، 461 و J.CHARLES-ROUX، I، 472، Recueil، ص 30 وVOISIN، I، 193 –197؛ *Lettres, journal et documents*، IV، 289–292؛ SAMMARCO، *Histoire de l'Egypte moderne*، III، ملحق رقم II و I . للمزيد من التفاصيل، انظر القاهرة، A A E قناة السويس، قناة المياه العذبة، ملف 2/19.

الدول، التي منعتها الظروف الدولية الخطيرة في وقت الاكتتاب من المشاركة ؛ وبتلك الطريقة، كان يأمل سعيد في أن يحفظ للشركة طابعها الدولي.

تم إعلان موافقة سعيد وتنظيمها في الاتفاقية التي وقعها مع الشركة في 6 أغسطس 1860. (1) وحتى هذا التاريخ كانت القومبانية قد تسلمت بالفعل من باقي المكتتبين الآخرين 100 فرنك: 50 عند الاكتتاب و50 في 1 يناير 1860، وحتى يتساوى الوالي مع باقي المكتتبين يجب عليه تسديد مبلغ 17.674.20 فرنك للقومبانية؛ ولكنه لم يسدد من هذا المبلغ سوى 2.516.157.12 مقدمًا. وبناء على اتفاقية 6 أغسطس تقرر أن يتم سداد المبلغ المتبقي، الذي يزيد عن 15 مليون فرنك على عدة أقساط تبدأ من يناير 1863 إلى ديسمبر 1866. أما بالنسبة للأربعمائة فرنك التي يجب دفعها عن كل سهم من تلك الأسهم، أي مبلغ 71.056.800 فرنك قيمة الـ177.642 سهم، لن يتم البدء في تسديدها إلا في 1 يناير 1867 وحتى 15 يناير 1875، بما يعادل الثمن سنويًا بغض النظر عن الأقساط التي سيدفعها باقي المكتتبين إلى القومبانية. وما كان يشعر به سعيد من مخاوف تجاه مبلغ الـ89 مليون فرنك الذي يمثل عبئًا ثقيلاً سيرهق الخزانة المصرية، تتضح جليًا في الاتفاقية المدروسة، التي قدمت للوالي تسهيلات كبيرة في سداد الأسهم، مقارنة بباقي المكتتبين؛ وهي تسهيلات كان دي ليسبس مضطرًا لأن يخضع لها حتى يوافق الوالي على شرعية تحميله هذا الكم الهائل من الأسهم.

---

(1) النص في Recueil، ص 28-29: *Première convention financière portent premier règlement de compte avec le Gouvernement égyptien au sujet de sa souscrption* (6 أغسطس 1860).

توفى سعيد في 18 يناير 1863 وخلفه إسماعيل: ولكن الالتزامات المالية التي أقرتها اتفاقية 6 أغسطس 1860 مازالت واجبة السداد على الرغم من وفاة من اتفق عليها. لقد كان واجبًا على الوالي الجديد أن يفي تمامًا بالالتزامات التي تعهد بها سابقه.[1]

بعد اتفاقية 6 أغسطس 1860 طلبت شركة قناة السويس 200 فرنك إضافية على كل سهم، في حين أن شروط الاتفاقية لا تعطي للقومبانية الحق في أن توجه للحكومة المصرية مثل هذه الطلبات. في تلك الأثناء كانت الأعمال تسير على أكمل وجه وتتقدم بمنتهى النشاط والحماس مما جعل من

---

(1) بمجرد أن وصل إسماعيل إلى السلطة، أمر نوبار بوضع تقرير مفصل حول الموقف المالي للحكومة المصرية مع القومبانية . وقد ورد في هذا التقرير:" من حساب مبلغ (177.642 سهم) لم تتسلم القومبانية من سالفكم سوى 15.248.042 فرنك على شكل بونات من الخزينة، ويبدأ موعد استحقاقها من فبراير 1863 حتى 1867؛ ويتضح من ذلك أن كل المساهمة المالية التي قدمها المغفور له سعيد باشا لمشروع قناة السويس تنحصر في مبلغ يقدر بـ 2.516.157.12 فرنك، تاركًا لمن يخلفه مهمة سداد باقي هذا الدين.

" أي تأخير في السداد سوف يشكل بالنسبة لجلالتكم عبئًا أكبر في النفقات من أجل تسديد الفوائد، التي لا أقدرها بأقل من 8 ملايين فرنك"

"منذ جلوس دولتكم على العرش سددتم بالفعل أكثر من مليون فرنك من البونات المسلمة للقومبانية كقسط أول؛ كما وقعتم أيضًا على اتفاقية 18 مارس التي تلتزم جلالتك بموجبها بسداد مبلغ 1.500.000 فرنك شهريًا للشركة. وبذلك أصبح الوضع حرج بالنسبة للقومبانية ومن المستحيل أن تجعله يمر دون أن تأخذه في الاعتبار"

انظر، باريس A N ، مصر، مجلد رقم 31، الإسكندرية، 30 يونيو 1863، مرفق: مذكرة موجهة إلى الوالي، الإسكندرية، يونيو 1863.

الضروري تحصيل أقساط جديدة على الأسهم؛ ولكن القومبانية كانت تخشى أي مقاومة أو معارضة من قبل المساهمين، لسداد هذه الأقساط، خصوصًا بعد التسهيلات التي قدمتها إلى الوالي في تسديد قيمة الأسهم. كان من حق المساهمين أن يشككوا في شرعية هذه التسهيلات وأن يرفضوا دفع أي أقساط قبل أن تتساوى بهم الحكومة المصرية. وكان هذا موقفًا خطيرًا بالنسبة للقومبانية، ونابعًا فقط من السياسة الماهرة بعيدة المدى التي يتبعها إسماعيل.

بموجب اتفاقية 20 مارس تنازل إسماعيل عن التسهيلات التي منحته إياها اتفاقية 6 أغسطس 1860. وتم الاتفاق على طريقة لتنظيم سداد مبلغ الـ53.292.600 فرنك الواجبة على الحكومة المصرية، على أساس 300 فرنك عن كل سهم، حتى تتساوى مع باقي المساهمين، وذلك مع المحافظة على مواعيد الاستحقاق المحددة في اتفاقية 1860، بالنسبة لأول مائة فرنك، أي ما يعادل 17.764.200 فرنك؛ وبالنسبة للـ200 فرنك الباقيتين، أي ما يساوى أكثر من 35 مليون فرنك، سيكون هناك حرية في السداد على أقساط شهرية قيمتها 1.500.000 فرنك وتبدأ من 1 يناير 1864. بتلك الطريقة سيتم سداد المبلغ بالكامل في خلال عامين، وستساوى عندئذ الحكومة المصرية مع باقي المساهمين. وبالنسبة لطريقة سداد المبلغ المتبقي، فللطرفين كامل الحرية في أن يوقعا اتفاقًا جديدًا، بمجرد أن تطلب القومبانية أموالاً من مساهميها[1].

([1]) انظر نص الاتفاقية في Gelat، I، ص 463 وما يليها، وJ.CHARLES-ROUX، I، ص 472 وكذلك Recueil، 33، وVOISIN، 198-202؛ *Lettres, journal et documents*، IV، 293-296؛ SAMMARCO، *Histoire de l'Egypte moderne*، III، ملحق II، 2.

وهكذا استطاع إسماعيل بموجب اتفاقية 18 مارس، أن يقضى من جانب على أكبر خطر كان يهدد بلاده، وهو التنازل عن الأراضي التي قد تؤدى إلى ظهور نشاط اقتصادي وسياسي لقوة أجنبية في قلب مصر؛ ومن الجانب الآخر، كان باتفاقية 20 مارس يشجع القومبانية، التي تخلصت من النفقات الباهظة اللازمة لإنشاء الجزء الأكثر تكلفة وصعوبة في القناة وهو قناة المياه الحلوة، في حين وُضع تحت تصرفها في الوقت نفسه الكثير من رؤوس الأموال من أجل استكمال باقي الأعمال.

في 3 أغسطس من العام نفسه أرسل السلطان مذكرة إلى إسماعيل، مبديًا فيها ارتياحه إلى اتفاقية 18 مارس، وشجع الوالي على أن يحصل من القومبانية على تنازل عن جميع الأراضي. هكذا بدأت المذكرة: "بناء على الاتفاق الذي تم توقيعه حول أسس ومبادئ المسألة، مع الأخذ في الاعتبار أنكم قد ألغيتم حق منح جزء من الأراضي.. الخ". ثم استكمل: " لا يبقى الآن، إلا أن نتفق معًا، على أن تسرع باتخاذ قرار مع القومبانية من أجل أن تتنازل عن قنوات المياه العذبة التي شقتها أو التي في طريقها إلى الشق وكذلك جميع الأراضي التي تملكها أو التي كانت ستئول ملكيتها إليها وفقًا للوائح الأساسية لمشروع العقد، وذلك حتى تنفذ بدقة الأوامر الصادرة من الباب العالي والمصدق عليها من قبلكم حول تلك النقطة، وحول العمل الإجباري الذي سيتم إلغاؤه في أقرب فرصة."

لقد منح السلطان للوالي ستة أشهر من أجل تسوية تلك المسائل، وبعد انتهاء تلك المهلة سيكون للباب العالي الحرية في أن يصفيها بطريقته. وإذا نجح إسماعيل أو ربما الباب العالي في تسوية تلك المسائل المتعلقة بالأمن الداخلي للبلاد، فمن المؤكد أن الباب العالي سوف يشارك بنفسه في مباحثات

تهدف إلى إزالة العقبات ذات الطابع الدولي، والخاصة بحياد القناة وطابعها العالمي.[1]

([1]) انظر النص في *Lettres, journal et documents*، IV، 316-318. نسخة من خطاب وزاري مرسل إلى سفارة فرنسا بالقسطنطينية وكان من المقرر أن يرسل إلى والي مصر من فؤاد باشا، بتاريخ 1 أغسطس 1863، ولكنه لم يرسله إلا في 3 منه.

الفصل الحادي والعشرون

الحكم التحكيمي لنابليون الثالث

في 18 أغسطس عام 1863 أرسل الوالي خطابًا إلـــى دي ليســـبس ليبلغه بفحوى مذكرة الباب العالي وليحثه على التعاون بروح المصالحة مـــن أجل "رؤية هذا العمل الضخم يخرج إلى النور، وحتى يكون في المســـتقبل، في مأمن من أي عقبات أو صعوبات. وأنت تعلم يا صـــديقي العزيـــز دي ليسبس- يضيف إسماعيل- أنني منذ أن توليت منصب الوالي، وأنا أحـــاول أن أنظم هذا العمل الضخم، للوصول بأمان وبيسر إلى مرحلة التنفيذ، التـــي يطمح إليها كلانا. والسلطة المخولة لي من قِبل الباب العالي للتفـــاوض مـــع القومبانية هي بالفعل توجيه نحو هذا الهدف. وكما تعرفـــون، فـــإن جميـــع التزامات الباب العالي تتعلق بنظام العمل الحالي والأراضي. وقـــد أمهلنـــي الباب العالي فترة ستة أشهر لأتفاهم مع القومبانية. وبعد انتهاء تلك المهلـــة، بدون تفاهم، ستُنقل المسألة إلى القسطنطينية وسيخرج الموضوع من يـــدي. وأعتقد أننا لن نصل إلى تلك النقطة، لأن الاقتراحات التي كان نوبار باشـــا مكلفًا بتقديمها باسمي، ترضـي، من وجهة نظري كل المصالح المرتبطة بهذا العمل الضخم".[1]

([1]) هناك العديد من الوثائق الرسمية المصرية الخاصة بإقامة نوبار في باريس من اجل تسوية المسائل المعلقة مع القومبانية: القاهرة A A E ، قومبانية قناة السويس 1/19 DE TESTA، انظر مجلد رقم II، 109، رقم XXVI: خطاب باشا مصر (إسماعيل) إلى السيد دي ليسبس، القاهرة بتاريخ 18 أغسطس 1863(3 ربيع أول 1280).

كان من المقرر أن تُجرى المباحثات التي كان مكلفًا بها نوبار مع القومبانية في باريس. وهذا القرار كان قد اتخذه الوالي بمنتهى الحذر، باعتبار أن مناقشة الموضوع في عاصمة فرنسا الإمبراطورية الثانية، سيكون له أكبر الأثر في أوروبا بأسرها، وهو ما يؤكد رغبة إسماعيل الصادقة في تأييد وتشجيع المشروع، ولكن دون أن يكون للشركة أي امتيازات قد تمكنها من المشاركة السياسية وامتلاك الأراضي، والاحتفاظ لها فقط بطابعها وبأهميتها التجارية والعالمية.

والأسباب التي دفعت إسماعيل لاختيار باريس لتكون مقرًا للمفاوضات، هي بالتحديد الأسباب نفسها التي أثارت رغبة دي ليسبس في أن يتفاوض في مصر، حتى يستطيع استخدام أساليبه، المباشرة وغير المباشرة، في الترغيب والترهيب.

ما الأسباب التي دفعت إسماعيل لأن يرسل نوبار إلى باريس، وما هدفه من ذلك، وما حقيقة المسألة؟ هذا ما سنراه في الخطاب الذي وجهه نوبار إلى نابليون الثالث في 3 نوفمبر1963. وهذا الخطاب جدير بأن ينشر بالكامل وبنصه الأصلي: [1]

باريس 3 نوفمبر 1863

سيدي

لقد أرسلني مولاي والي مصر إلي باريس لكي أتوصل إلي حل بالتراضي للمشكلات الخطيرة المعلقة بين حكومة جلالته وقومبانية برزخ السويس.

([1]) القاهرة، A A E ، قناة السويس، الملف العام.

بمجرد جلوس والي مصر على العرش، دفع قيمه الأسهم التي تم اكتتابها من قبل سلفه في الحكم، وتلك الأسهم لم يكن من المتفق سدادها سوى في العام الثامن بدءًا من عام 1867. لقد التزم سموه بأن يتحمل مصاريف الجزء الخاص بقناة المياه العذبة، اللازمة للعمال. وبناءً عليه فإن معالي والي مصر مهتم بإنشاء القناة البحرية؛ كما أن لديه الرغبة الصادقة في التوافق مع آراء جلالتكم الإمبراطورية.

من جانب، كان هناك العديد من الاعتراضات الموجهة إليه من قبل الحكومة العثمانية، ومن الجانب الآخر كان هناك بعض الاعتبارات الداخلية تجبره علي تعديل أجزاء محددة من الامتيازات وتطالبه بتنفيذ الشروط المتفق عليها مع القومبانية المراوغة.

وهذا من أجل الحصول علي فرمان الباب العالي، الذي سيمنح للقومبانية وجودًا شرعيًّا، وأيضًا لكي لا يدع مجالاً للشك في نفس جلالتكم بأن الوالي يتمني أن يتم الاتفاق على هذا الأمر بباريس.

وفي مناقشاتنا الأولية، اتخذ السيد دي ليسبس جميع التدابير اللازمة، ولكنه في النهاية رفض رفضًا باتًا الإنصات إلي أي اقتراح. وإذا أصر على هذا الطريق، سيكون الوالي بمنتهي الأسف مضطرًا إلي الانصياع إلي أوامر الباب العالي، والخلاف الذي يبذل جهده لتجنبه سيزداد بلا شك. وسيجلب هذا الخلاف مشكلة ضخمة في مصالح القومبانية، وسيلحق الضرر بمشروع القناة وسيكون سببًا في تعقيدات سياسية.

وأتقدم إلى جلالتكم، باسم سيدي حتى ألتمس وساطتكم لتجنب حدوث تلك النتائج، تملؤني الثقة في رجاحة عقل وإنصاف سموكم الملكية، ولا أتجرأ أن ألتمس من سموكم أن تكون الحكم في هذا النزاع، ولكن إذا سمحت

لي أن أطلب منكم تعيين شخص يتمتع بالثقة المطلقة، حتى يستطيع دراسة تلك المسألة وتوضيحها.

وفي هذا الموضوع تتمتع سيادتكم بحسن النية والرغبة الصادقة في الوصول بالطرق الآمنة إلى تنفيذ عمل يتمناه الوالي بقدر ما تتمناه فرنسا والقومبانية نفسها ولي الشرف أن أكون بعميق الاحترام يا سيدي الخادم المطيع الذلول لجلالتكم الإمبراطورية.

نوبار باشا

بينما كان نوبار يستعد للرحيل إلى باريس، أرسل دي ليسبس ـ الذي كان موجودًا آنذاك بالإسكندرية ـ تلغرافًا وخطابًا إلى دوق البوفيرا Albufera، نائب رئيس القومبانية، ليحثه على أن يوصي أعضاء مجلس الإدارة بعدم الدخول في أي مباحثات مع نوبار حول شئون القومبانية. [1]

وبعد أن انتقل هو شخصيًا إلى باريس، لم يرد دي ليسبس أن يعير السمع إلى اقتراحات نوبار، مما دفع الأخير لأن يشن هجومًا على القومبانية في الصحافة بالعديد من المقالات، التي أكد فيها أن الشركة ليس قائمة على أساس قانوني. وردًا على ذلك حاكم مجلس الإدارة نوبار أمام المحكمة المدنية بمدينة السين، بتهمة الإساءة إلى سمعة القومبانية بما كتبه عنها. ولكن

([1]) باريس A N، مصر، مجلد 32، الإسكندرية، 30 أغسطس 1863: *Lettres, journal et documents*، IV، الصفحات من 337- 338. " عقب وصولي إلى الإسكندرية، هكذا يبدأ دي ليسبس خطابه المؤرخ في 27 أغسطس، وجهت لدولتكم برقية، حتى أحثكم على أن توصوا جميع الزملاء بعدم الموافقة على عقد أي نوع من المباحثات مع نوبار باشا حول شئون القومبانية."

نوبار دافع عن نفسه قائلاً إن سمعته قد تعرضت للإهانة بسبب مـــا داوم دي ليسبس على نشره حتى قبل صدور الحكم، وفى النهاية جاء الحكـــم ليبـــرئ ساحة نوبار.

وفي 12 أكتوبر 1863، كتب نوبار إلى رئيس قومبانية القناة، محددًا مطالب إسماعيل في النقاط التالية:

أ) أن يقتصر عدد العمال المصريين على 6.000 فقط.

ب) إعطاء 2 فرنك أجر يومي لكل عامل.

ج) إلغاء امتياز الأراضي في مقابل التزام الحكومة المصرية بحفر قناة المياه العذبة وتعويض القومبانية عن هذا الإلغاء. [1]

وعلى الفور عقد مجلس الإدارة جلسة طارئة في 29 أكتوبر، حيـــث ناقشوا الاقتراحات، وأقروا بأنها غير مقبولة وتهدف إلى تدمير القومبانيـــة؛ ولذا تم رفضها ([2]). ومن جانبه رفض دروين دي لوي Droyn de Lhuys، وزير الخارجية أن يدخل في مفاوضات مع نوبار([3]) .

([1]) انظر *Note pour la Compagnie universelle du Canal Marittime de Suez contre S.Nubar Pacha*، باريس 1863، *Lettres, journal et documents*، IV ، ص 370.

([2]) *Lettres, journal et documents*، IV، الصفحات من 350-362.

([3]) باريس، A N، مصر مجلد 32، رقم 2، باريس، 18 سبتمبر 1863.

وبذلك لم يتم التوصل إلى تفاهم مباشر بين الحكومة المصرية والقومبانية؛ وفى الوقت نفسه كانت فترة الستة أشهر التي منحها الباب العالي توشك على الانتهاء. ولأن إسماعيل كان حريصًا على أن يثبت حسن النية، كما يتضح من خطابات نوبار، لجأ إلى الإمبراطور ليطلب منه التدخل بود وصداقة لتسوية موضوع النزاع.

وبالفعل استجاب نابليون الثالث إلى نداء الوالي، وقرر أن يتخذ هو شخصيًّا القرار النهائي لكل المسائل المعلقة بين الطرفين ويبلغ به إسماعيل، الذي أبدى رضاه التام عن ذلك، لأن بداخله رغبه حقيقية صادقة في إتمام هذا العمل الضخم الذي سيعود بالفائدة على مصر والعالم بأسره. كما وجه إلى الإمبراطور، خطابًا يمثل دليلاً آخر ليدحض الأكاذيب والافتراءات المتداولة ضد الخديوي فيما يخص مسألة قناة السويس وموقفه السياسي بوجه عام:

وهذا هو نص الخطاب المرسل باللغة الفرنسية[1]:

سيدي

لقد تسلمت بمنتهي العرفان خطاب جلالتكم الذي تكرمتم فيه وأخبرتموني بأنكم تقدرون المبادئ العامة التي جاءت في خطابي المؤرخ في 30 يناير السابق، الذي طُلب فيه وساطة سموكم لإصدار قرار بشأن المسائل المعلقة بين حكومتي وقومبانية قناة السويس.

([1]) القاهرة، A A E، قومبانية قناة السويس، 1/19، وثيقة رقم 1.

أي خبر يا سيدي، لن يكون إلا مرضيًا بالنسبة لي. بل سوف تحقق الآمال التي أتمنى أن أراها وهي تنهي النزاع الذي بذلت قصاري جهده لتجنب الوقوع فيه وأنا في غاية الأسف لذلك مثل جلالتكم.

منذ جلوسي على العرش وأنا أتبع منهجًا واضحًا خططت له بإرادة قوية لإحياء بلادي، وبرغبة في وضعهم وضعًا صريحًا علي طريق التقدم والحضارة، وضرورة إنشاء مشروع يعود بالفائدة على العالم بأسره ومصر بوجه خاص. وكما قلتم جلالتكم بعقلكم الراجح وخبرتكم المعروفة، أن هناك مصالح يمكن التوفيق بينها، وأشعر بأسف شديد للرفض القاطع لقومبانية قناة السويس للمقترحات التي كلفت بها مبعوثي إلي باريس، نوبار باشا للقيام بها. ولا يحزنني الرفض لأنه سمح لي بمنتهي الحرية أن أتوجه لجلالتكم وأنال اليوم الشرف العظيم في أن أرى مصالح بلادي وشعبي توضع بين يدين نبيلتين مثل يدي جلالتكم.

ليس لي الآن إلا أن أعرب لجلالتكم عن مشاعري العارفة، ومشاعر شعبي، الذي عهدت العناية الإلهية لي بمصائره.

لجلالتكم

يا سيدي

الخادم المخلص الوفي

إسماعيل

توجب على القومبانية أن تنحني أمام الرغبة الملكية، لأن الإمبراطور صرح بأنه ليس على استعداد لأن يساند أي خلافات أخرى للقومبانية. وطلب من الوالي مهلة شهرين قبل وقف إرسال العمال الذين كانوا ممنوحين للقومبانية، مؤكدًا أنه سيتم التوصل إلى اتفاق في أقرب وقت. وجاء رد الوالي مباشرًا إلى الإمبراطور، حيث أعلن موافقته على المهلة.

"يسعدني ــ هذا نص ما كتبه إسماعيل ــ أن جلالتكم قد وافقتم علـــي أهــم المقترحات التي قدمتها للسيد دي ليسبس . إلغاء الســخرة، والتنــازل عــن الأراضي التي سبق وأن تم منحها مقابل الحصول على تعويض وهي أمور في الواقع تمثل المبادئ التي يمكن علي أساسها التوصل إلى اتفاق أتمناه أنا شخصيًا من أجل مصلحة بلادي ومصلحة القومبانية أيضًا. ولذا أسرعت إلى الامتثال للرغبة التي أظهرتموها لنا بالموافقة على التأجيل". وقد حصل هــذا التأجيل على موافقة الباب العالي أيضًا.

وفي 1 مارس عام 1864 قررت الجمعية العموميـــة للمســاهمين، بحضور الرئيس ومجلس الإدارة، أن تستجيب إلى إرادة الــوالي ورغبتــه. وبعد يومين، أي في 3 مـــارس1864، أعلــن الإمبراطــور فـــي جريـــدة مونيتورMoniteur قراره بتشكيل جمعية خاصة مؤلفة من 5 أعضاء تحت رئاسة ثوفنيل Thouvenel، بناء على اقتراح دريون دي لوي Drouyn de Lhuys، مهمتها تقديم تقرير إليه عن جميع المسائل محــل الخــلاف بــين الحكومة المصرية والقومبانية[1]. وفي جلســة 15 مــارس 1864 تــداول أعضاء مجلس الإدارة وقرروا إرسال مذكرة إلى أعضاء اللجنة التي اختارها الإمبراطور[2].

---

(1) DE TESTA، سبق ذكره، مجلدII، ص 110، XXVIII: *Relazione del Ministro degli Esteri (*Drouyn de Lhuys*) a Napoleone III* بتاريخ 3 مارس 1864.

(2) *Lettres, journal et documents*، IV ، الصفحات من 447- 471.

اسمحوا لي أن أضع تلك النقطة بين قوسين حتى أعطي للقارئ مثالاً واضحًا على الطريقة السطحية المغرضة التي كان يعرض بها المؤرخ الكبير شارل رو J.Charles-Roux، المتخصص في تاريخ قناة السويس، بعض المسائل التي تهمنا هنا. واستنادًا إلى الخطاب الذي أرسله الباب العالي إلى إسماعيل بتاريخ 3 أغسطس، وخطاب إسماعيل إلى دي ليسبس في 18 أغسطس، كتب المؤلف حرفيًا: " لم يقلل دي ليسبس مطلقًا من خطورة هذا الهجوم الجديد. وفي هذه المرة، كما في المرات السابقة أيضًا، كان بوسعه أن يستخدم المنطق العقلي ونصوص العقود، ومشاعر الواجب الملقى على عاتقه، ولكنه في هذه المرة كان يواجه خصمًا شديد البأس مقدامًا على نحو استثنائي. إنه نوبار باشا، الذي حمل إلى القسطنطينية العناصر التي بنى عليها الصدر الأعظم إنذاره الأخير، ولم يتردد في الذهاب إلى باريس نفسها من أجل استكمال عمله"[1]. تلك العبارات تعتبر إهانة كبيرة جدًا في جبين الحقيقة التاريخية، ومن شأنها أن تثير الضيق والانزعاج. ويمكن أن نقول إن جميع المؤرخين، الفرنسيين وغير الفرنسيين، قد اتبعوا عرض شارل رو، لهذه النقطة الهامة من تاريخ القناة. وكذلك آخر عملين أجنبيين صدرا عن السويس، للأمريكي هالبيرج Hallberg والإنجليزي ويلسون Wilson، على الرغم مما لهما من قيمة، إلا أنهما لم يفهما الأبعاد الحقيقية للقضية[2].

---

(1) مجلد I، ص 340.

(2) يؤكد هالبيرج :" لقد وصل نوبار إلى باريس في نهاية شهر أغسطس 1863، وقام بنشر العديد من المقالات في الصحافة مشككًا في شرعية القومبانية ومزيفًا الحقائق المتعلقة بالموقف". وبدوره عبر ويلسون عن رأيه قائلاً: " أمام التهديدات المستمرة الواردة في مذكرة الباب العالي، توجه دي ليسبس على الفور بنداء، بعد موافقة حكومة

في 21 إبريل 1864، وقع نوبار باشا ودي ليسبس اتفاقًا، وتمت فيه الموافقة مبدئيًا على إلغاء نظام السخرة واستعادة الأراضي. ولم يكن أمام محكمة التحكيم إلا أن تتشاور في تلك النقاط الخمسة:

(1) إقرار طابع وأهمية لائحة 20 يوليو 1856 حول توظيف العمال المصريين.

(2) تحديد قيمة تعويض مناسب عن إلغاء اللائحة المذكورة.

(3) اتخاذ قرار بشأن الجزء الخاص بقناة المياه العذبة، التي لم تمنح بعد لمصر، وهل ستستمر في البقاء تحت سيطرة القومبانية طوال فترة الامتياز أم لا، وفي حالة الرفض، ما الشروط التي ستتم بها إعادة الأراضي.

(4) تحديد مساحة الأراضي اللازمة للحفر ولاستخدام القناة البحرية، وبالتالي قناة المياه العذبة.

(5) تحديد التعويض المناسب مقابل إعادة الأراضي.

أنهت اللجنة أعمالها في 19 يونيو، ورفعت تقريرها إلى الإمبراطور، حيث قام الأخير بإصدار قراره التحكيمي[1] في فونتانبلو Fontainebleau

---

القسطنطينية، إلى نابليون الثالث، باسم المكتتبين، من أجل الحصول على أفضل شروط من السلطان". كل كلمة خطأ، وتلك الأخطاء وردت أيضًا في الترجمة الإيطالية

(1) انظر النص فيGELAT، I، ص 464 ؛ وDE TESTA، II، وMARTENS، *Recueil général des traités*، XVIII، ص 243 والقرار التحكيمي الذي اتخذه الإمبراطور نابليون الثالث بشان برزخ السويس، بتاريخ 6 يوليو 1864 بمدينة Fontainebleau، *Lettres, journal et documents*، IV ، 476 وVOISIN، I، 213، وBLUE BOOK، مصر، 1876، رقم 6، *Recueil*، J.CHARLES-

في 6 يوليو 1864. وفي 1 أغسطس نُشر القرار بجريدة المونيتور وأقرته الجمعية العمومية للمساهمين بالقومبانية في جلسة 6 أغسطس. كانت اللجنة قد توصلت إلى حلول للنقاط الخمس الخاضعة لقرار التحكيم بالطريقة التالية.

(1)-قررت أن يكون للائحة 20 يوليو طابع وسلطة المعاهدة وليست مجرد امتياز يمكن إلغاؤه.

(2) – وبالتالي أقرت بأن الحكومة، التي ترفض تقديم العمال المكلفين بالعمل بموجب هذه المعاهدة، مجبرة على تعويض القومبانية عن الأضرار التي لحقت بها. وعند تحديد مثل هذه الخسائر، يجب أن يؤخذ في الاعتبار حساب اختلاف تكلفة حفر كل متر مربع من الأراضي، التي عانى فيها العمال الأوروبيون بدلاً من المصريين. وتلك الزيادة في النفقات لكل متر مربع مضروبة في مساحة الأراضي الجاري نزعها، تقدر بمبلغ 38 مليون فرنك.

ولكنها اعترضت باسم الحكومة المصرية، على أن القومبانية لم تفِ بالتزاماتها نحو العمال سواء فيما يخص الأجور أو حصة الغذاء الخاصة بهم. وتقدر مكاسب القومبانية من ذلك بحوالي 4.500.000 فرنك، وبخصم هذا المبلغ من قيمة التعويض المطلوب يصبح المبلغ 33.500.000 فرنك.

وفي المقابل طلبت القومبانية 9 ملايين فرنك على سبيل فوائد رأس المال العمومي عن كل عام، بسبب التأخير في تنفيذ الأعمال لفترة طويلة. ولكن المحكمة أقرت بأن هذا التأخير لا يمكن أن يلصق التهمة بالحكومة المصرية، لأن الشروط التي فرضها الباب العالي تحد من سلطة الوالي،

ROUX، I، 476، وSAMMARCO، *Histoire de l'Egypte moderne*، *III*، *المرفق*، *II*، *3*.

وبالتالي فنحن أمام حالة قوة جبرية. ومع ذلك فرضت على الوالي أن يسدد نصف الفوائد المطلوبة، أي 4.500.000 فرنك. وبتلك الطريقة ظل مبلغ التعويض المطلوب عن إلغاء اللائحة الخاصة بالعمال المصريين كما هو 38 مليون فرنك.

(3)- حول النقطة الثالثة وافقت محكمة التحكيم على اقتراح الباب العالي، وهو أن يكون التنازل عن قناة المياه العذبة مقابل استعادة الأراضي. ولكن يجب على الحكومة المصرية أن ترد إلى القومبانية تكلفة الأعمال التي تم إنجازها بالفعل أو التي جارٍ تنفيذها. وقد تم تقدير المبلغ بـ 10 ملايين فرنك؛ 7.500.000 فرنك للأعمال التي نفذت، و2.500.000 فرنك للأعمال التي ستتم في المستقبل. أما بالنسبة للصيانة، فيجب أن تقوم بها القومبانية ولكن على نفقة الحكومة المصرية. وسيكون للقومبانية الحق في أن تحتفظ وحدها بحق الانتفاع واستغلال قناة المياه العذبة لحين الانتهاء بالكامل من القناة البحرية، بحيث لا يستطيع أحد أن يشق منها مياه بدون الحصول على موافقتها؛ كما أن لها الحق في الدخول في الأراضي التي تمر بها القناة. ولكن بمجرد استكمال القناة البحرية، لن يكون للقومبانية الحق في الانتفاع من قناة المياه العذبة، بأكثر من الحقوق المعترف بها للرعايا المصريين؛ وفي جميع الأحوال لن تكون زوارقها خاضعة لضريبة عبور الطرقات.

وفي النهاية أجبر القرار التحكيمي الحكومة المصرية على أن تدفع للقومبانية 6 ملايين فرنك تعويضًا عن الحقوق التي تنازلت عنها، والإعفاء من الضرائب المفروضة على الملاحة في قناة المياه العذبة وبعض الضرائب الأخرى من النوع نفسه.

(4)، (5)-وحول النقطتين الأخيرتين، المتعلقتين باستعادة الأراضي، طبقت محكمة التحكيم الاتفاق الموقع في 21 ابريل 1864، وبموجبه يُسمح للقومبانية بالتوسع في الأراضي بما يتناسب مع ضمان نجاح المشروع. بحيث لا تنحصر تلك المنطقة في المكان الفعلي الذي تشغله القنوات، ولكن يجب أن تشمل مساحات من الأراضي اللازمة لإنشاء أجهزة الحماية ضد تراكم الرمال ومن أجل إنشاء المخازن، والورش، ومساكن العمال، والحدائق... الخ. ولتحديد محيط الأراضي التي تخص القومبانية على أساس الفرمانات الممنوحة لها، تم تطبيق معيار التوسع ليشمل جميع الأراضي التي تقوم بريها قناة المياه العذبة. وبهذا الحساب وصل التوسع في الأراضي إلى 63.000 هكتار. وإذا حذفنا 3.000 هكتار من هذا الرقم، وهى المساحة التي كان من المقرر أن تحتلها القناة البحرية، تصبح القومبانية مجبرة على أن ترد للحكومة المصرية 60.000 هكتار.

ومن أجل تقييم سعر تلك الأراضي، رأت محكمة التحكيم أنه لا يجب أن يتم احتساب السعر وفقًا لقيمتها الحالية، ولكن يجب أن يكون على أساس السعر الذي ستصل إليه الأراضي بعد زراعتها. وقررت ألا يقل ثمن الهكتار الواحد عن 500 فرنك، وبالتالي سيكون مبلغ التعويض الذي ستحصل عليه القومبانية من الحكومة المصرية هو 30 مليون فرنك.

وفي مقابل الـ60.000 هكتار التي ستردها للحكومة المصرية، حصلت القومبانية على تعويض سخي، كما منح الحكم للقومبانية 19.864 منها، 10.264 لاستخدام القناة البحرية و9.600 لاستخدام قناة المياه العذبة، ولكن بدون إجبارها على دفع أي تعويض لصالح الحكومة المصرية. وبذلك وصل إجمالي مبلغ التعويض المقرر أن تدفعه مصر للقومبانية إلى 84 مليون فرنك، تسدد على 16 عامًا.

وبمجرد أن عُرف القرار التحكيمي في مصر، حتى تــرك انطباعًــا مؤلمًا ليس على المستويات الرسمية والشعبية فحسب، بل في المســتعمرات الأوروبية أيضًا[1]. فقد رأى الجميع أن هذا التحكيم يعد ظلمًا مجحفًــا وبينًــا لمصالح مصر لحساب القومبانية. في حين تؤكد العبارات التي لخص بها دي ليسبس القرار التحكيمي على مدى رضاه التام هو والقومبانية: "لقد جعلــت قوة هذا التدخل وعدالته الكبيرة أعمالنا في منأى عن جميع العقبات الطبيعية من أجل استكمال المشروع. وهذا التحكيم يوفق بين المنافع السياسية ومنافع القومبانية، ويؤدي إلى شعور عام بالرضا، لزوال بعض الخلافات في الرأي التي طالما ما انتظرنا حلها، وذلك حتى نتفرغ تمامًا لتنفيــذ العمــل الــذي سيضمن من الآن فصاعدًا للمساهمين أفضل المزايا"[2].

([1]) "مازال نص الحكم غير معروف للعامة، بالرغم من أن النقاط الرئيسية لهذا الحكم قد تم نشرها في الصحف العامة، ولأسباب منطقية معروفة احتوت هذه الصحف على حوارات مطولة في هذا الشأن، ويتضح من خلال الحالة العامة للشعب أن حكم الإمبراطور الفرنسي يخدم فقط المصالح الفرنسية بالإضافة إلى إهداره المتعمد لحق مصر وزعيمها، والجدير بالذكر أن تصرف الطرفين لا يخدم إلا المعارضين لهذه القناة، وبالخص الحكم الفرنسي الذي لا يمثل أهمية كبيرة، ولكن الظلم البين لهذا الحكم سوف يثير استياء وسخط معظم إن لم يكن جميع الأوروبيين المقيمين في مصر وغير المتحيزين وذوي الفكر الراجح". فيينا، HHS، القنصليات، ملف XXXVIII/ 142، رقم 10، الإسكندرية، 1 أغسطس 1864 .

([2]) J.CHARLES-ROUX، I، 349.

لقد حققت القومبانية مكسبًا سياسيًا ضخمًا: حيث اعتقدت أن الامتياز قد تم التصديق عليه من قبل السلطان أو في طريقه إلى ذلك. وهذا يعني بالنسبة للقومبانية نقطة مهمة ورئيسية. فلم يعد الامتياز معلقًا بعد، ولكنه أصبح ذا فاعلية، ومشروع القناة لم يعد مجرد أمل، ولكنه أوشك على أن يتحول إلى حقيقة ملموسة.

وقد وجهت محكمة تحكيمية أخرى، غير تلك الفرنسية التي كانت حكمًا وجزءًا من هذه القضية، تلك العبارات إلى القومبانية:

" لقد منحكم الوالي الامتياز ولكنه جعله متوقفًا على تصديق السلطان وموافقته؛ ولكن الأخير رأى أن الحقوق المتفق عليها والممنوحة للقومبانية مبالغ فيها وستضر بالمصالح الرئيسية لمصر ولسلطة الملك. وإذا أردتم الحصول على التصديق على هذا الامتياز، فعليكم أن توافقوا على التنازل والتخلي عن بعض من تلك الحقوق."

وأمام مثل هذا التفكير لا يجب أن تكون هناك أي معارضة. فإذا كان نص القرار قد ألزم الحكومة المصرية بأن تدفع تعويضًا مناسبًا للقومبانية، فعلى الأخيرة أن تتنازل عن بعض من حقوقها من أجل الحصول على موافقة الباب العالي. ومن جهة أخرى، فإذا وافقنا على أن التعويض الذي قدرته المحكمة كان له أساس من الصحة، فيجب الاعتراف بأنها قد قامت ببعض الحسابات وحددت قيمة التعويضات بطريقة مبالغ فيها ومن شأنها أن تضر بالمصالح المصرية لحساب القومبانية، وهذا يبدو واضحًا بمجرد نظرة سريعة على الحكم[1].

([1]) يعتقد مؤرخي القناة بوجه عام أن القومبانية قد خسرت أكثر مما كسبت من جراء القرار التحكيمي؛ باستثناء، المؤرخين المصريين بالطبع، ولاسيما صبري Sabry. ولكن من اخضع القرار التحكيمي لدراسة دقيقة هو GRUENAU، *Die staats-*

رأت المحكمة أن تضفي على لائحة 20 يوليو 1856 طابع المعاهدة، وبما إن القومبانية كانت تتعرض للخسارة من عدم مراعاة الحكومة المصرية لتلك اللائحة واختراقها لها، حكمت بأن تدفع الأخيرة للقومبانية 30 مليـــون فرنك. وفى الحقيقة، قد ترجم التفاهم بين سعيد ودي ليسبس إلى مرسوم يمكن أن يلغيه الوالي بالطريقة نفسها التي أصدره بها، دون أن يجبره التراجع على دفع أي تعويض. وعمومًا، مرسوم أو معاهدة، فهذا الالتزام أصبح بـــاطلاً، لأنه، وفقًا لما أقره الحكم نفسه، لم يراعيه أيًا من الطرفين. ووفقًا للترتيـــب الزمني، كانت القومبانية هي أول من انتهكته: فإصداراتها، التي جاء القرار التحكيمى ليؤكدها، تؤكد أن العمال لم يحصلوا على حقوقهم المتفق عليهـــا. بالإضافة إلى ذلك، يجب أن نشير إلى أن إسماعيل في الحقيقة لم يلغ اللائحة الخاصة بالعمال الأصليين، ولكنه أضفى عليها النتائج التي كانت في نية سلفه وإن لم تأت على لسانه في صورة كلمات صريحة.

ومبلغ العشرة ملايين فرنك المطلوبة كتعويض عن أعمال قناة المياه العذبة، تعتبر هدية سهلة وبسيطة أجبرت الخزانة المصرية علـــى تقـــديمها للقومبانية بموجب القرار التحكيمي. لقد كانت قناة الميـــاه العذبـــة ضـــرورة حتمية من أجل إنشاء القناة البحرية، ولذا يجب أن تضاف جميع النفقات التي يتكلفها إنشاء الأولى، إلى نفقات الثانية، وتوضع كل النفقات، وفقًا لمـــا هـــو متفق عليه في الفرمانات، على عاتق القومبانية. وبمـــا أن الأخيـــرة ليســـت مجبرة على دفع رسوم مقابل استغلال قناة المياه العذبة، وبما إنها لا تستطيع

---

und volkerrechtliche Stellung Aegyptens، ليبزيج، 1903، ص 100، وكذلك DEDREUX، *Der Suezkanal im internationalen Rechte*، توبينجين، 1913، ص 24 الذي أطلق بعض الاتهامات الأخرى ضد هذا الحكم؛ وهو ما سنراه فيما بعد

أن تنقل ملكيتها وإن كانت تخصها، فالموضوع بالنسبة لها لا يقدم ولا يؤخر، ولا تبالي بأن يكون حق الامتلاك يخصها أو يخص الحكومة المصرية. أمـــا بالنسبة للـــ6 ملايين فرنك المقررة كتعويض عن التنازل عن رسوم الملاحة وبعض الأرباح الأخرى من النوع نفسه، فهو تقدير ســليم ولـــه مبرراتـــه. وبموجب الحق الذي منحه القرار التحكيمي، يجب على الحكومة المصرية أن تنشئ على نفقتها جزءًا من الأعمال من أجل اتصال البحرين، في حين كانت تنص عقود الامتياز على أن تقوم القومبانية وحدها بجميع الأعمال اللازمـــة لإنشاء طريق ملائم للملاحة الضخمة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر.

كما أقر الحكم بأن القومبانية ليست بحاجة للمســـاحة الفعليـــة التـــي تشغلها القنوات فحسب، ولكنها تحتاج إلى قطعة أرض بطول القنوات نفسها من أجل إقامة المخازن والمكاتب ومنازل العمال.... الخ؛ وحددت طول هذا الشريط بــ19.864 هكتار، وهى المساحة الفعلية اللازمة لنجاح المشروع. ولكن في الوقت نفسه كان يجب أن يعترف الحكم بأن الفرمانـــات الصـــادرة لمنح الأراضي للقومبانية، كانت تهدف، وفقًا لنص وروح البنـــود، إلـــى أن تقتصر الأراضي على المساحة اللازمة للاستخدامات السابقة فقط، كما كانت تمنع أي أهداف نظرية لأغراض أخرى؛ ولذلك كان من الضروري أن تحدد مساحة الأراضي التي ستردها القومبانية إلى الحكومة المصرية بــ19.864 هكتار. في حين رأت المحكمة أن الفرمانات كانت تمنح للقومبانية 60.000 هكتار وأن الأخيرة ردت جزءًا كبيرًا منها إلى الحكومة المصـــرية. وهـــذا التقدير الخاطئ للخسائر التي لحقت بمصر أصبح أكثر خطورة بسبب التقدير التعسفي لسعر تلك الأراضي، حيث طلب مبلغ 500 فرنك كتعويض عن كل هكتار من الأراضي الصحراوية المجدبة التي لم تعد تمثل أية أهمية حقيقيـــة بالنسبة للقومبانية. وتم تقدير هذا السعر باعتبار فارق القيمة التي ستصل إليها

الأراضي فيما بعد، أي بعد زراعة شاقة ومكلفة، عن طريق استخدام قناة المياه العذبة. وهكذا وصل الأمر إلى نتيجة غريبة لا تصدق، انتهت بأن يطلب من الحكومة المصرية، أولا بطريقة مباشرة، ما يعادل المبالغ التي أنفقت لإنشاء قناة المياه العذبة، وأن تداينها، مرة ثانية بطريقة غير مباشرة، بسعر الأراضي.

ودائمًا فيما يخص الأراضي، يمثل الحكم تعسفًا للمرة الثالثة ضد مصالح مصر، وهو ما سبق وأشرنا إليه بالفعل. فعند حساب مبلغ التعويض الواجب سداده للقومبانية، ضمت اللجنة في حساباتها مساحة الـ 60.000 هكتار كامل، مع إنها قد تركت منها للقومبانية 19.864؛ وبتلك الطريقة ستدفع الحكومة المصرية أيضًا تعويضًا عن الـ19.864 هكتار التي لم تردها إليها القومبانية.

لقد كان نوبار على حق عندما صرح للرسول النمساوي بالقسطنطينية، السيد بروكيش اوستين Prokesch-Osten، بأن" هناك مبلغ 60 مليون فرنك على الأقل من مبلغ التعويض المقدر بـ 84 مليون مشكوك فيه"[1].

وهذا هو رأي البير فارمان Elbert E. Farman، الذي كان يشغل منصب القنصل الأمريكي العام بالقاهرة، والذي أصبح فيما بعد قاضيًا بالمحاكم المختلطة، فيما يخص القرار التحكيمي لنابليون: "لقد أدهش هذا

---

(1) تقرير البارون بروكيش إلى مستشارية الدولة، بتاريخ 12 سبتمبر 1864: فيينا H H S، تركيا ، ملف XII/ 81، رقم 62 D.

القرار رجال القانون في أوروبا بأسرها، ولو لم يكن له طابع جاد، لاعتبرناه طرفة قضائية"[1].

ومؤخرًا أصدر قاضي آخر بالمحاكم المختلطة، استنادًا إلى قول فارمان، رأيه في حكم نابليون قائلاً: "أنا على العكس لا أستطيع أن أقول إن القرار كان طرفة قضائية. ولكنني أصفه بأنه تعسف ساخر، وسخرية من العدالة ومن فلسفة الأخلاق وتحد للمبادئ العامة للقانون"[2].

([1]) *Egypte and ist Betraial*، سبق ذكره، ص 205؛ "لقد أدهش حكم نابليون رجال القانون بأوروبا بأسرها، وان لم يكن بهذا القدر من الجدية، لاعتبرناه طرفة قضائية."

([2]) P.CRABITÈS، *The spoliation of Suez*، سبق ذكره.

الفصل الثاني والعشرون

تصديق السلطان

الأزمات المالية التي مرت بها القومبانية ومعاهدات 1869

إن الشروط التي جعل السلطان حكمه يتأسس عليها بعقوبة سندات الامتياز التي منحها والي مصر لقومبانية القناة، انعكست تمامًا في الحكم النهائي غير قابل للاستئناف، والذي وافقت عليه الأطراف الثلاثة المعنية. وقد تم تكليف القنصل العام بمصر بأن ينقل الحكم إلى الوالي، حيث أبدى الأخير انصياعه التام. والشيء نفسه فعله سفير فرنسا بالقسطنطينية، حيث قام بنقل الخبر إلى الباب العالي، الذي لم يتردد في أن يقر بأن الشروط المختلفة التي كان قد بنى عليها موافقته، قد تمت مراعاتها في حكم الإمبراطور. وكوسيلة لصياغته ولمنح التصريح الرسمي، اقترح الباب العالي أن يُطلب من القومبانية توقيع اتفاقية مع الوالي تضم منطوق القرار التحكيمي وجميع شروط المحررات السابقة التي لم يتم إلغاؤها في القرار؛ على أن يصدق السلطان على تلك الاتفاقية.

وصلت الأمور إلى هذا الحد عندما بدأت المعارضة الإنجليزية تشتد بدلاً من أن تتوقف.

بمجرد أن انتشر القرار التحكيمي، حتى أثارت لندن احتجاجاتها حول مد الأراضي الممنوحة للقومبانية؛ وفى بيانها كان هناك دائمًا إمكانية حدوث استعمار فرنسي للبرزخ، وكان الخوف من أن تحول المخازن إلى حصون أمرًا واقعًا ومن المحتمل جدًا حدوثه[1]. ولكن الحكومة الإنجليزية بدافع من

([1]) حول هذه النقطة، بوجه عام، حول انتقادات واحتجاجات الحكومة الإنجليزية على القرار التحكيمي، انظر لندن، FO، 78/ 1849، القسطنطينية، 16 أغسطس 1864؛

رغبتها في جلاء القومبانية تمامًا عن الأراضي، حثت الباب العالي على أن يقترح مشروعات اتفاقيات تختلف شكلاً ومضمونًا عن القرار الإمبراطوري، وعن الإجراءات التي لم يتم إلغاؤها في فرمانات الامتياز[1].

استمرت المفاوضات حوالي عامين، استطاع خلالها إسماعيل أن يقدم براهين وأدلة عديدة على صلابته وقوة إرادته، حتى تم تذليل جميع العقبات بموجب اتفاقية 30 يناير 1866 الموقعة بين الحكومة المصرية والقومبانية[2].

وفيما يلي نسرد أهم الإجراءات الرئيسية:

1. التحفظ في استخدام الأراضي المتروكة للقومبانية باعتبارها تابعة للقناة البحرية. للحكومة المصرية الحق في أن تحتل – في محيط الأراضي التي مُنحت للقومبانية- جميع النقاط التي ترى أنها ضرورية للدفاع عن البلاد ولخدماتها الإدارية؛ كما يسمح للأفراد بالإقامة بها.

باريس، 30 سبتمبر 1864؛ 78 / 1850، Therapia، 10 أكتوبر 1864، F O، 2 نوفمبر 1864.

(1) الوثائق الخاصة بهذه المفاوضات عديدة جدًا، انظر *Lettres, journal et documents*، V، 226.

(2) GELAT، I، 476-477، *Lettres, journal et documents*، V، ص 227، 230؛ RECUEIL، صفحات من 36-38؛ SAMMRCO، *Histoire de l'Egypte moderne*، III، مرفق 11، 4.

2. نقل ملكية قناة المياه العذبة، والأراضي، والأجهزة، والمنشآت الملحقة إلى مصر، وتعهد الحكومة بصيانة تلك القناة.
3. بيع الأماكن الواقعة تحت السيطرة في الوادي إلى الحكومة المصرية بسعر 10 ملايين فرنك؛ تلك المواقع التي سبق وأن اشترتها القومبانية منذ سنوات مضت (أغسطس 1861) بمبلغ 3.85.000 فرنك؛ وبذلك تعتبر القومبانية حصلت على فائدة تقدر بحوالي 6.150.000 فرنك.
4. تخفيض ملحوظ في تأجيل سداد مبلغ التعويض المفروض على الحكومة المصرية بموجب القرار التحكيمي.

في 19 فبراير تم توقيع الاتفاق حول تحديد الأراضي التي من المقرر أن تظل ملكًا للقومبانية، وفقًا لمحضر أعمال المفوضين المكلفين بهذا الغرض[1].

بعد معاهدة 30 يناير واتفاق 19 فبراير لم تعد هناك وسيلة لتسوية موقف القومبانية نهائيًا سوى بإعادة تقديم جميع الشروط، التي كان متفقًا عليها بينها وبين الحكومة المصرية، في سند موحد يضم تصديق الباب العالي، الذي صار أمرًا مؤكدًا. وهو ما تم بالفعل في الاتفاق الموقع مباشرة بين الخديو إسماعيل وفرديناند دي ليسبس بالقاهرة في 22 فبراير 1866. ويعد هذا الاتفاق بمثابة الوثيقة الأساسية والمقررة لإنشاء القومبانية العالمية لقناة السويس. كما أنه جاء تأكيدًا لجميع السندات الموقعة مسبقًا بين الحكومة المصرية والقومبانية مضافًا إليها بعض الشروط الجديدة التي طلبها الباب العالي من أجل إرضاء مصالحه الخاصة واحتياجات إنجلترا. وبعد إزالة تلك

---

(1) VOISIN، I، 240-253، GELAT، I، 478-484.

العوائق أعاد الباب العالي تقديم النص الكامل للاتفاق في فرمان أصدره في 19 مارس أعلن فيه الموافقة الملكية. ونظرًا لأهميته القصوى، أرى أنه من الملائم أن نعرض بإيجاز محتوى ذلك الاتفاق.

في المقدمة ورد ذكر جميع السندات الموقعة بين الحكومة المصرية والقومبانية وهي: فرمانا الامتياز الصادران في 1854، 1856؛ ولائحة المرسوم الصادر في 1856 حول توظيف العمال المصريين؛ والاتفاق الموقع في 18 مارس 1863 الخاص بإعادة قناة المياه العذبة الواقعة بين القاهرة والوادي إلى الحكومة المصرية؛ واتفاق 20 مارس من العام نفسه الذي ينظم المشاركة المالية للحكومة المصرية في هذا المشروع. أما الاتفاق الأخير الموقع في 30 يناير 1866 لم يشر إليه فقط، بل أعيد تقديمه بإيجاز في الإجراءات الرئيسية.

لم يرد ذكر صريح للقرار التحكيمي؛ ولكن في البنود الأربعة الأولى، تم سرد جميع الإجراءات التي لم تعدل بموجب اتفاق 30 يناير1866، كما تكررت أسباب الحكم نفسها ليبرر مبلغ التعويض المقدر بـ84 مليون فرنك المفروض على الحكومة المصرية لصالح القومبانية. يمكن إيجاز الإجراءات التي تضمنتها باقي البنود الأخرى بدءًا من 5 إلى 16 فيما يلي:

- يجب على القومبانية أن ترد للحكومة المصرية الجزء الثاني من قناة المياه العذبة، وهو الجزء المار بالوادي، كما سبق وأن ردت لها الجزء الأول الواقع بين القاهرة والمواقع الموجودة تحت السيطرة بالوادي؛ وستكون القناة البحرية وجميع ملحقاتها خاضعة لإشراف الشرطة المصرية؛ ومخول للحكومة أن تشغل جميع النقاط الإستراتيجية التي ترى أنها ضرورية للدفاع عن البلاد؛ كما يحق لأي شخص أن يختار مسكنًا له على شواطئ القناة.

ولكي تضمن الحكومة المصرية تنفيذ الاتفاقيات الموقعة بينها وبين القومبانية، يسمح لها بأن ترسل على نفقتها مندوبًا خاصًا لدى القومبانية وفى أماكن الأعمال. تعتبر القومبانية مصرية وخاضعة لقوانين البلد؛ ولكن فيما يتعلق بإنشائها وبتقارير أعضائها فيما بينهم، تكون خاضعة للقوانين الفرنسية، ويتم الفصل في أي نزاع من هذا النوع في فرنسا؛ ولكن في القضايا المدنية والجنائية التي يكون فيها كلا الطرفين أو إحداهما من أهل البلد، تكون المحاكم المحلية هي المختصة في حدود الاتفاقيات والقوانين المتبعة. وفي حالة ما إذا كان أصحاب المصالح جميعهم غرباء، تفصل بينهم اللوائح المقررة. جميع الخلافات والنزاعات التي قد تنشب بين الحكومة والقومبانية يجب أن تحل من قبل المحاكم المحلية وفقاً لقوانين البلد[1].

بموجب هذا الاتفاق الموقع في 22 فبراير تقدم الحكومة المصرية مساعدة مالية كبيرة للقومبانية، مُؤجلة إلى عام 1869 كآخر أجل، بسداد مبلغ الـ84 مليونًا الذي حكم بها القرار التحكيمي على شكل أقساط حتى 1879؛ ويضاف إلى ذلك فوائد المائة فرنك الأخيرة المفروض أن تدفع على الأسهم والعشرة ملايين، مقابل التنازل عن ملكية الوادي. وهكذا أثقلت الحكومة المصرية ميزانيتها، بدءًا من 1866 وحتى 1869، بأكثر من 100 مليون فرنك بالطريقة الموضحة بأحد الجداول المرفقة بالاتفاق.

([1]) بعد تأسيس محاكم الإصلاح، في عام 1875، اعتمدت القومبانية في مصر على كفاءتها، وكان يتم النظر في المسائل الخاصة بها وفقًا للأحكام المختلطة.

ينص البند رقم 17 والأخير على أنه" سوف ينفذ ما جاء بجميع السندات السابقة، والامتيازات والاتفاقيات والقوانين الأساسية، ما لم يكن يتعارض مع الاتفاق الحالي"[1]

في 19 مارس من العام نفسه 1866، أصدر السلطان، كما سبق وأشرنا، فرمانًا أعاد فيه ذكر اتفاقية 22 فبراير معلنًا موافقته على مشروع القناة ومانحًا التصريح الخاص بذلك، حيث صرح في المقدمة بأن السبب الذي جعل الباب العالي يقتنع بان يمنح الموافقة ينحصر في الفائدة التي سيعود بها المشروع على المصالح العامة، التي تتفق مع قوانين الباب العالي ومصر.

" إن تنفيذ هذا العمل الضخم المقرر له أن يقدم تسهيلات جديدة للتجارة والملاحة عن طريق حفر قناة تربط بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، يعد واحدًا من أهم الأحداث المرغوب فيها في عصرنا هذا، عصر العلم والتقدم، ولذا عُقدت بعض المؤتمرات مع القومبانية، التي تطالب بتنفيذ هذا العمل، وقد نجحت تلك المؤتمرات بطريقة تتوافق في الوقت الحاضر والمستقبل، مع قوانين الباب العالي وقوانين الحكومة المصرية." [2]

([1]) انظر النص في GELAT، 485، *Lettres, journal et documents*، V، 231-239؛ VOISIN، I، 254 -267؛ MARTENS، XVIII؛ 260، رقم 62: *Contratto del Vicere d'Egitto con la Compagnia Universale del Canale Marittimo di Suez, firmato al Cairo il 22 febbraio 1866*، RECUEIL، 39 و SAMMARCO، III، مرفق، II، 5.

([2]) انظر النص في GELAT، I، 490؛ NORANDOUNGHIAN، III، 242؛ DE LESSEPS، *Lettres, journal et documents*، V، 265؛ VOISIN، I، 268؛ MARTENS، XVIII، 267 رقم 63: فرمان مؤكد لمعاهدة 22 فبراير

وفي جلسة 1 أغسطس 1866 أعلنت الجمعية العمومية للمســاهمين في القومبانية موافقتها على الاتفاقية والفرمان[1].

العرض الذي قمنا به للطريقة التي تم بها الحصول على معارضــة السلطان لمسألة السويس وكيف تمت تهدئة المعارضة السياسية الإنجليزيــة، يبدو واضحًا وأكيدًا، لأنه قائم على أسس ووقائع تاريخية، ووثــائق رســمية وشهادات لا مجال للطعن فيها. والقارئ الذي ليس لديه أي خبرة في القراءة التاريخية حول قناة السويس قد يظن أنه لا يوجد اختلافات في الرأي حــول تلك النقطة؛ خصوصًا وأن الوثائق محددة ومؤكدة. ولكن مع ذلك حدث تغيير وتبديل خطير في الحقيقة التاريخية[2] حول تلك النقطة بالغة الأهمية.

1866؛ Recueil، 45؛ مجموعة من الفرمانات الملكية العثمانية، القاهرة 1934، رقم 623؛ SAMMARCO، III، مرفق، II، 6.

([1]) *Lettres, journal et documents*، V، 247 – 266.

([2]) يكفي مثالاً واحدًا فقط. لقد ذكر مؤلف أجنبي، سبق ذكره، يدعى - N.NEGRELLI MOLDELBE، في كتابه "*Die Luge von Suez*"، الصفحات (231 – 232) أن فرمان السلطان قد منح بفضل مهارة البارون De Bruck السياسية، في عام 1858 وليس في عام 1866، حيث إن البارون De Bruck قد وافته المنية في 1860. وعلق A.MONTI على هذا العمل (في مجلة Geopolitico، العدد الصادر بتاريخ 31 يناير 1941، صفحات 32 -34) ولكنه لم يرد على هذا البحث، بل مدحه مدحًا مطلقًا بتلك العبارات:" إن مركز خطورة المجلد الذي نحن بصدده يكمن في التوثيق الخاص بالتصريح الذي أعطاه السلطان لتنفيذ العمل الضخم، ذلك التصريح الذي أكد دي ليسبس انه قد حصل عليه شخصيًا بعد عمل معقد وجهد يستحق التقدير بذله مع السلطان، بينما تؤكد الوثائق هنا أن الأمر بعيد كل البعد عن ذلك. كانت الحكومة النمساوية، متمثلة في شخص وزير ماليتها المدعو Von Bruck، تعمل سياسيًا حتى

يقال ودائمًا ما يتردد أن التصديق على الامتياز الممنوح لمشروع قناة السويس، يعد كما لو كان قد انتزع من السلطان بسبب موقـف دي ليسـبس العنيد وبدعم من سياسة نابليون الثالث. ودون أن نغفل الدور، الذي لعبته تلك العوامل في تحقيق الهدف، كما سبق وأن أشرنا بعناية في الصفحات السابقة، يجب أن نؤكد أنه بدون عمل إسماعيل، لما أصبح لتلك العوامل بمفردها أدنى تأثير. وإذا لم تخلص مهارة الخديوي السياسية والتضحيات الماليـة امتيـاز حفر القناة من الامتيازات الأخرى التي تخص الأراضي والنفوذ السياسـي، لما منح الباب العالي موافقته أبدًا، ولما أقلعت إنجلترا عن معارضتها، وهي المتأهبة دوما لشن الحروب لمساعدة الباب العالي ضد مصر.

وكالعادة دائمًا، الخطأ نبع من دي ليسبس، ثم تم تداوله بعد ذلك عبر الأدب الفرنسي. وهذا هو ما عرضه دي ليسبس في الأوراق الأخيـرة مـن مذكراته[1] عن الأسباب التي أقنعت السلطان بأن يصدر فرمـان التصـديق: "وفيما يتعلق بالفرمان الشهير الذي كان سببًا في العديـد مـن المفاوضـات الدولية، واصلت القومبانية سعيها دون أن تتوقف يومًا واحدًا.

لا يقتنع السلطان بالموافقة على تنفيذ مشروع القناة". يتحدث Il Monti عن التوثيق، بينما في كتاب N.NEGRELLI – MOLDELBE لم يرد حتى أي أثر للوثائق؛ بشرط ألا تستخدم في التوثيق نفس تأكيدات نيجريللي لأنها لا تعتمد على أي وثيقة ولا تتوافق مطلقًا مع حقيقة الأحداث.

([1]) الصفحات من 758 ~ 759 في المجلد الثاني والأخير، المخصص بالكامل لمناقشة أصول قناة السويس.

" صمت رئيسها علي هذا الموضوع المطروح مجددًا على الجميع، في الفترة الأخيرة، ظل أمرًا مجهولاً من قبل العامة.

"عندما وصل الإمبراطور نابليون الثالث إلي مرسيليا في 30 إبريل 1865 ليصعد علي متن يخته أيجل Aigle ويرحل متجهًا إلى الجزائر، كان الصدر الأعظم فؤاد باشا قد وصل إلي جنوب فرنسا حتى يتعافى، وكان متواجدًا في وسط حاشية الإمبراطور الذي لم يوله أي اهتمام وحتى لم يرد عليه التحية. ولذا تقدم إليه بعد ذلك وسأله إذا كان لديه أي اعتراض أو شكوى ضده أو ضد حكومته ولكنه أجاب بحركة معبرة وبكلمة واحدة فقط "الفرمان"!

"وبالفعل تم منح الفرمان بعد ذلك".

لا أدري ماذا يمكن أن يثير الإعجاب في تلك الكلمات، إلا الجحود تجاه الخديوي والوقاحة في القدرة على تبديل الحقيقة.

وعلى الرغم من الاتفاقيات المختلفة، لم تنته بعد بالكامل قضايا النزاع القائم بين الحكومة المصرية والقومبانية. حيث ظهرت في عام 1868 بعض الخلافات حول تفسير المادة رقم 9 من سند الامتياز الصادر في 5 يناير 1856، والمادة رقم 13 من اتفاقية 22 فبراير 1866، وبموجبهما تعاقدت القومبانية لصالحها على بعض الضمانات الجمركية التي تهدف لتسهيل إنشاء القناة وتشغيلها.

واستنادًا إلى تلك البنود، طمح دي ليسبس في أن يجعل جميع أراضي البرزخ مستقلة عن الحكومة المصرية من الناحية الجمركية. ولكن هذا التوسع التعسفي في الامتيازات الممنوحة، لم يكن له أي مبرر مطلقًا وجاء مخالفًا لكل اللوائح والقوانين الإدارية. لأنه إذا تمت الموافقة على اقتراح دي ليسبس، لأدى ذلك إلى حدوث اضطراب وخلل خطير في واحدة من أهم

الخدمات الرئيسية: وبتلك الطريقة سيصبح البرزخ مركزًا ضـخمًا لتجـارة التهريب، وكانت ستأتي السفن من جميع أنحاء مصر بدون عقـاب لتـزود بالتموين مع إلحاق أضرار جسيمة بالخزانة العامة.

كان كل من الطرفين يرغبان في التوصل إلى اتفاق، وكانت الحكومة المصرية والقومبانية تنتظران الفرصة المواتية لطرح الشروط للنقاش مـرة أخرى. جميع التعديلات التي ستضاف على السند النهائي، يجـب أن تحقـق هدفًا مزدوجًا لصالح كلا الطرفين: من ناحية، تقديم ترضية للسلطة الإقليمية، عن طريق تنازل القومبانية عن الامتيـازات الجمركيـة وبعـض الحقـوق الأخرى، ومن الناحية الأخرى، إعطاء القومبانية في المقابل تعويضات مـن نوع أخر، من شأنها أن تحسن من وضعها المالي.

يمكننا أن نقول إن القومبانية تمر بضائقة مالية، منذ الأعوام الأولى من بدء العمل؛ وذلك يرجع لأن النفقات فاقت ما كان متوقعًا لها من جانـب، ومن الجانب الآخر لأنه كان هناك بعض التجاوزات في نظام الإدارة. واعتقد دي ليسبس أن بإمكانه أن يتغلب على تلك الأزمة المالية، بشق قنـاة دوليـة صغيرة للسفن ذات الحمولة القليلة؛ ولكن لم يكن هذا سوى وهم كبير.

وهذا هو ما كتبه البارع بيترو باليوكابا Pietro Paleocapa في عام 1863، حول الموقف المالي للقومبانية[1]: " لقد أحزنني ما ورد في خطابكم لي حول مشروع القناة الضخمة التي ستربط بين البحرين، أكثر مما فاجأني. فسيادتكم تعرفون جيدًا كم أنا مهتم بهذا الموضوع. والستار الــذي أرادوا أن يغطوا به العقبات، من أجل تجاوزها، ثبت منذ فترة طويلة أنه وسيلة زائفــة ويجب أن يسدل، كما يجب أن يتم نفي جميع الوعود الكاذبــة التــي كــانوا يخدعون بها المساهمين ممنين بقرب انتهاء المشــكلات، ومــن المؤكــد أن النتائج ستكون محزنة وغير متوقعة من الجميع. لقد توقعت منذ فترة طويلة أنه من المستحيل إتمام العمل برؤوس أموال المساهمين، لأن رؤوس الأموال غير كافية مقارنة بطول الوقت الذي سيستغرقه العمل، ومن المفترض أن يتم خلال تلك الفترة دفع الفوائد على الأقساط المتفق عليها. وفي المرحلة التــي نمر بها حاليًا سيكون الإنجاز ضخمًا لو تم العمل بطاقة حقيقية وكبيرة لثلاثة أو أربعة أعوام وبسيولة مالية وبأفكار مؤكدة أكثر من تلك التــي نظــن أن القومبانية تمتلكها. بعد ذلك يتم اللجوء إلى القروض، والتي لأنها لن تؤثر إلا في توزيع الالتزامات بسعر أقل كثيرًا، سوف تمتص بعد العديد والعديد مــن الأعوام اللازمة للانتهاء من مشروع القناة الضخم، كل الدخل العائــد مــن

([1]) هذا ما ورد في احد الخطابات التي أرسلها باليوكابا إلى السيدة Costanza Arconate التي نقلت إليه أخبارًا غير سارة حول الظروف المالية التي تمر بها القومبانية. هذان الخطابان، ومن ضمنهما خطاب باليوكابا، في صورة مسودة، محفوظان ضمن أوراق باليوكابا في جامعة بادوفا، وهما بدون تاريخ، ولكن نظرًا لما ورد بهما من الإشارة إلى اتفاقيتين 1863 نستخلص تمامًا أنهما ينتميان إلى هذا العام

الملاحة الضخمة بالقناة نفسها، بحيث لن يتبقى سوى القليـــل للمســـاهمين أو ربما لن يتبقى لهم شيء. أنا هنا أتحدث عن دخل القناة الكبيرة، لأن الـــدخل المفترض أن يعود من القناة الملاحية المصغرة، التي تسمى Rigole، أعتقد أنه لن يكون له أي تأثير يذكر في الحسابات. والأكثر من ذلك أعتقد أن إنفاق كثير من الوقت والمال كان من الأخطاء الكبرى التي ارتُكبت".

وحول موضوع الموارد المالية للقومبانية كتـــب ارتـــورو ايزيـــل Arturo Issel، أحد أعضاء اللجنة التجارية الدولية التي تشكلت عام 1865 للتفتيش على أعمال القناة[1]، قائلاً: " إنني أرى من وجهة نظري، أن الشركة في ظروفها الحالية، لا تمتلك الموارد الكافية لإنهاء القناة البحرية، وأعتقد أن المبلغ الحالي غير كافٍ لتحقيق الهدف."

وإذا كانت القومبانية قد تمكنت من تجاوز العقبات الماليـــة العديـــدة واخلفت التوقعات المحزنة، فذلك يرجع الفضل فيه إلى كرم إسماعيل. ولكن على الرغم من المساعدات المالية التي قدمها الأخير، إلا أنه قـــرب انتهـــاء الأعمال، ظهر نقص في أموال القومبانية ولم تعد تمتلـــك المـــوارد الكافيـــة لإتمام مشروع القناة. وكالعادة دائمًا في حالة الحاجة، فكر دي ليسبس في أن يستغل كرم الخديوي، الذي قدم برهانًا غير قابل للشك على جوده وكرمه.

---

(1) *Del Canale di Suez*، تقرير مقدم من ARTURO ISSEL إلى غرفة التجارة والفنون بـــ(Trapani) عن قناة السويس، جنوه، 1865.

كتب مبعوث فرنسا في مصر إلى باريس في 7 فبراير 1869 قائلاً:

" باعتراف الجميع، الشركة في أمس الحاجة للمال؛ وهذا سر عرفته من أشخاص ذوى مكانة في الإدارة ومعروفين جدًا؛ والوسيلة الوحيدة التي أمامها في الوقت الحالي، هي أن تلزم الحكومة المصرية بسداد مبلغ ضخم من الرسوم الجمركية التي سبق وأن أشرنا إليها[1]"

في 25 سبتمبر 1867 أصدرت القومبانية بباريس سندات قيمتها 100 مليون فرنك. ويمكن أن نقول إن هذا القرض قد باء بالفشل: في 20 يونيو 1868، أي بعد عام من فتح باب الاكتتاب، تم اكتتاب ثلث سندات الدين فقط. مع أن الشروط كانت مواتية: فقد طرحت السندات بمبلغ 300 فرنك للسند، على أن يتم ردها بقيمة 500 فرنك على مدار 50 مع فائدة سنوية تقدر بـ 25 فرنكًا. وحتى يمكن جمع الثلثين الباقين من الأسهم كان من الضروري اللجوء؛ بموافقة الإمبراطور، إلى صياغة سندات الدين بالأقساط، لأن هذا النوع من السندات يفضله العامة. وما أسفر عنه هذا القرض قد استوعبته سريعًا أعمال القناة، التي ارتفعت أسعار تكلفتها إلى ضعف المبلغ المتوقع. وبالنسبة لقناة السويس ارتكب الخطأ نفسه الذي حدث بعد ذلك في قناة بنما: حيث جاءت النفقات المتوقعة اقل بكثير من التكاليف الفعلية للأعمال.

([1]) باريس، A N، *Correspondance consulaire*، الإسكندرية 1869، القاهرة، 7 فبراير 1869.

لم تكن المائة مليون فرنك كافية بالنسبة للقومبانية، ولذا قررت من أجل الحصول على المساعدات المالية التي تحتاج إليها، اللجوء مرة أخرى إلى الوالي، الذي وافق على توفير الأموال لها شريطة أن يتم إلغاء الامتيازات والحصانة التي حصلت عليها القومبانية. وفي تلك الظروف تم توقيع معاهدتين جديدتين بين الحكومة المصرية والقومبانية بتاريخ 23 إبريل 1869[1].

بموجب المعاهدة الأولى، تنازلت القومبانية عن الإعفاءات الجمركية التي كانت تتمتع بها حتى ذلك الوقت على جميع البضائع المستوردة من أجل احتياجاتها أو من أجل العمال والموظفين. وبالتالي فإن جميع البضائع الواردة للقومبانية بدءًا من 1 أكتوبر 1869 ستكون خاضعة لنفس الرسوم الجمركية المفروضة على البضائع التي يستوردها أي من الرعايا المصريين. فضلاً عن أن الزوارق وسفن القومبانية التي تبحر في قناة الماء العذبة، التي ردت بالفعل إلى الحكومة، ستكون خاضعة إلى جميع الرسوم والضرائب واللوائح الخاصة بالحكومة المصرية مثلها كباقي سفن وزوارق البلد. وتقر القومبانية بأن ليس لديها أي أهداف غير الاستخدام والصيانة وتحسين حالة القناة البحرية؛ وبذلك

---

(1) راجع نصوص RECUEIL، 46 – 50؛ VOISIN، I، 274 -281؛ القاهرة، A A E، *Canale di Suez, Domaine commun* ، ملف 5/19؛ Sammarco، III، مرفق II، 7، 8.

تعود إلى الحق العام وتتنازل عن أي استثناء، أو صلاحيات أو امتياز خاص[1].

وبما أن التوسع في استخدام الأراضي التي قام المفوضون بإعطائها للقومبانية قد تجاوز احتياجات الشركة، تم الاتفاق على طرح كل ما هو زيادة للبيع على أن يقسم السعر مناصفة بين الحكومة المصرية والقومبانية[2].

وتقدر الفوائد العائدة على الحكومة من تنازلات القومبانية بحوالي 20 مليون فرنك. بالإضافة إلى أن القومبانية قد باعت إلى الحكومة، مقابل مبلغ 10 ملايين فرنك، جميع المنشآت التي كانت تمتلكها في منطقة البرزخ؛ بما فيها المستشفيات وملحقاتها، وميناء المكس بالإسكندرية، ومخازن ومؤسسات بولاق ودمياط، أي جميع ما كان يستخدم أثناء القيام بالأعمال ولم يعد يمثل أي فائدة بالنسبة للقومبانية. وبذلك، قدمت الحكومة المصرية بموجب المعاهدة الأولى الموقعة في 23 إبريل 1869 مساعدة مالية أخرى قدرها 30 مليون فرنك.

والمعاهدة الثانية، الموقعة في اليوم نفسه، حددت تفاصيل بيع الأراضي، وأنشأت لهذا الغرض إدارة خاصة تسمى إدارة الأموال والأملاك العامة العائدة إلى الدولة.

---

(1) القاهرة، A A E، *Canale de Suez*، *Immunité douanière*، 7/19. بموجب المادة رقم 11 من معاهدة 1 فبراير 1902، تم إعادة جزء من الإعفاءات الجمركية إلى القومبانية، راجع، RECUEIL، 81، 83.

(2) تم توقيع العديد من المعاهدات السابقة حول تلك المسألة لاسيما في أعوام 1902، 1907، 1920، 1925.

لم يكن إسماعيل يمتلك الثلاثين مليون فرنك تحت تصرفه، ولذا تم الاتفاق على أن يكون سداد ذلك المبلغ عن طريق التنازل الفوري، من جانب الحكومة المصرية للقومبانية، عن العديد من فوائد أسهم القومبانية نفسها التي تحتاج إليها لسداد هذا المبلغ، كرأس مال وفوائده، على أساس 10% سنويًا، مأخوذة من الـ 176.602 سهم[1] التي تمتلكها الحكومة المصرية في القومبانية. ولكن القومبانية كانت في حاجة ماسة للحصول على مبلغ الثلاثين مليون بالكامل: كما كان يلزمها أيضًا 40 مليون فرنك لإنهاء أعمال القناة، التي تقرر أن يكون موعد افتتاحها في شهر نوفمبر. في مايو 1869، قام إسماعيل برحلة إلى أوروبا ليدعو الملوك شخصيًا لحضور حفل افتتاح قناة السويس؛ ولكن كان للوالي هدف آخر من زياراته لملوك أوروبا حيث كان يهدف لأن يحصل على موافقة الحكومات على الإصلاح القضائي، واستقلال مصر وحيادية قناة السويس. وأثناء الفترة التي قضاها إسماعيل في باريس خلال شهري يونيو ويوليو، عرف دي ليسبس كيف يستفيد من رغبة الوالي في أن يفعل شيء ينول رضا الإمبراطور والإمبراطورية ومساعدة قومبانية القناة. ودخل دي ليسبس في مباحثات مع الوالي لتحديد مقدار فوائد

---

(1) في وقت الاكتتاب العام للأربعمائة ألف سهم التي طرحتها قومبانية القناة (نوفمبر 1858)، تم اكتتاب 177.642 سهم، كما سبق واشرنا، باسم الوالي سعيد؛ وهذا العدد من الأسهم مشار إليه في الاتفاقيات المالية الموقعة في 16 أغسطس 1860، و20 مارس 1863. وفى اتفاقية 23 ابريل 1869، أقرت الحكومة المصرية ملكيتها لـ176.602 سهم. وبناءً عليه، فقد فقدت الأخيرة في الفترة من 1863 إلى 1869، 10.040 سهم سواء كهبة أو عن طريق البيع.

الأسهم التي يجب أن تتسلمها القومبانية، وحصل منه على العدد المذكور الذي يفي بمبلغ الـــ 30 مليون بالكامل.

ولسداد مبلغ الـــ30 مليونًا كرأسمال بفائدة تقدر بـــ 5%، حيث كانت الأسهم تعطي فائدة سنوية قدرها 5% (فضلاً عن فوائد وأرباح الشركة)، أصبح من الضروري تسليم القومبانية جميع الأسهم المصرية التي يبلغ عددها 176.602 سهم على 11 أو 12 عامًا. وتحدد بعد ذلك، أن تكون فترة السماح للسداد 25 عامًا، وأثناء تلك الفترة يكون من حق من اقترضوا ذلك المبلغ الواجب للقومبانية في التمتع بالفوائد والأرباح الملحقة بقسائم الدفع التي تمثل 176.602 سهم المملوكة للحكومة المصرية. وعلى أساس هذا الاتفاق، تنازلت الحكومة عن أسهمها، وأعادت إلى القومبانية، 50 كوبونًا لفائدة نصف سنوية، ميعاد استحقاقها من 1 يناير 1870 إلى 1 يوليو 1894، بالإضافة إلى 8.830.000 كوبون. وبتلك الطريقة لم تدفع الحكومة المصرية 30 مليونًا، ولكن دفعت أكثر من 40 مليون فرنك.

فضلاً عن أنها كانت محرومة طوال فترة الوفاء بالدين من أي مشاركة في الأرباح، التي بدأت مع حلول عام 1875 تبشر بزيادة ملحوظة. وفي فترة العشرين عامًا من 1857 حتى نهاية 1894، اقتسم المساهمون مبلغ الـــ375.830.000 فرنك، التي كان سيخص الحكومة المصرية منها ما يقرب من النصف، لولا هذا الاتفاق المهلك الذي وقعته مع القومبانية. ولكن الضرر الذي لحق بالحكومة المصرية لم يتوقف عند هذا الحد. فعندما باع إسماعيل أسهمه إلى الحكومة الإنجليزية عام 1875 (لماذا و كيف، هذا سنتطرق إليه فيما بعد) مقابل مبلغ 100 مليون فرنك، طلبت الحكومة الإنجليزية أن الحكومة المصرية، بالإضافة إلى

بيعها الأسهم بسعر اقل من سعرها في السوق، أن تتنازل أيضًا عن فائدة الأسهم، أي 5% على الـــ100 مليون، وهو ما يعادل 5 ملايين سنويًا على مدار 20 عامًا. وبذلك دفعت الحكومة المصرية 100 مليون أخرى. وبالتالي فإن المساعدة المالية الأخيرة التي بلغت 30 مليون فرنك، والتي من أجل اعتبارات سياسية اقتنع إسماعيل بأن يقدمها للقومبانية، لحاجتها إليها من أجل إنهاء الأعمال وافتتاح القناة، قد كلفت الميزانية المصرية 300 مليون فرنك. وهذا مثال حي على ما وصفه الآخرون بأنه جنون العظمة المصاب به الخديو إسماعيل المبذر. هذه المبالغ الضخمة كان يحتاج إليها الأخير في أعمال المنفعة العامة، ولتحقيق بعض الأهداف السياسية، والأعمال المفروضة عليه من قبل فرنسا وإنجلترا، واللتين كانتا تقرضانه المال بالربا.

ولم يبد دي ليسبس اهتمامًا، و لم يكن حتى على دراية بالضـــرر الذي لحق أو قد يلحق فيما بعد بصاحب النعم والفضل عليه. وكان رئيس القومبانية سعيدًا لأنه أنقذها من موقف صعب في الليلة السابقة لافتتـــاح القناة؛ وكان على وعي تام بالعمل الجيد الذي أنجز لصالح المســـاهمين فقط، الذين اجتمعوا في جمعية عموميـــة بتـــاريخ 2 أغســـطس 1869، وقرروا تحويل مبلغ 30 مليون فرنك إلى ســـيولة نقديـــة بتخصـــيص 120.000 كوبون تمثل أرباح الأسهم، سوف تستبدل تلقائيًّـــا وببســـاطة على مدار 25 عامًا، إلى 176.602 سهم، هي الأسهم المصرية، سواء في الانتفاع بالفوائد أو في اقتسام حصة الأرباح. و نتيجة لهذا القرار، تم في أغسطس من العام نفسه 1869 إنشاء 120.000 سند لحامله مقابـــل 270 فرنكًا، ترد 500 بدأ من 1869 إلى 1894 وإعطاء أثناء الخمسة والعشرين عامًا الحق في الفوائـــد و حصـــة الأربـــاح المكتســـبة مـــن

176.602 سهم. وسوف تستبدل تلك السندات في وقت السداد بسندات أخرى، محرومة من التمتع بالفائدة وتحتفظ فقط بحق الانتفاع من حصة الأرباح.

وفي النهاية، نلاحظ أن مجلس الإدارة بسبب تحويل ملكية السندات، لم يعترف بالخديوي، الذي مازال يمتلك حوالي نصف أسهم القناة، كواحد من المساهمين، وبالقرار الصادر في 24 أغسطس 1871، حرمه من حق الحضور والمشاركة والتمثيل في الجمعيات العمومية. من الممكن أن يحدث تعديل في القواعد الأساسية بلا شك، ولكن بعد الحصول على موافقة الخديوي، الذي احتج على القرار الذي يمنعه من المشاركة في الجمعيات العمومية؛ وتم تسوية الخلاف وديًّا بعد أن منح الخديوي حقه في التصويت إلى صديقة دي ليسبس.

وبنفس روح الاستغلال المرابي، وبدون أي مراعاة للشخص الذي ذلل العقبات السياسية والمالية للشركة ولا للأغراض الحقيقية للعمل الذي كان مقررًا له أن يكون عالميًا، بدأ المساهمون الفرنسيون يتأهبون لتولى إدارة القناة.

كانت إنجلترا حريصة كل الحرص على أن تظل بعيدة عن المناقشات والمعاهدات الأخيرة، التي تمتاز بطابع الإدارة الداخلية، بين إسماعيل وقومبانية القناة؛ فلم يكن يعنيها إلا الصراع السياسي في مصر بوجه عام والقناة بوجه خاص. في بادئ الأمر معارضة شق برزخ السويس، ثم شروط فرمانات الامتيازات، لقد كان هدف الحكومة الإنجليزية الرئيسي هو منع أي قوى أجنبية أخرى من أن تضع قدمها على طريق الهند؛ بحيث تظل على هذا الطريق تركيا ومصر ضعيفتين حتى لا يمثلان

خطرًا على الاتصالات الإمبراطورية ويمكن القضاء عليهما بسهولة إن استدعى الأمر.

فإذا درسنا الصراع القائم حول السويس من هذا المنظور، لابد أن نتوصل إلى نتيجة أن الانتصار النهائي يرجع إلى إنجلترا: حيث نجحت في أن تبعد عن البرزخ أي تدخل سياسي أجنبي. وعندما أراد إسماعيل أن يقيم في مصر دولة قومية قوية، بضمان حيادية القناة، قامت إنجلترا بعزل السلطان الأعظم، وبأنانية المغتصب استعدت لاحتلال مصر والحيلولة دون أن تكتسب القناة أهميتها العالمية الحقيقية.

الفصل الثالث والعشرون

الانتهاء من قناة السويس وافتتاحها

بدأت أعمال القناة، كما سبق وأشرنا في 25 إبريل عام 1859 ببورسعيد، وقبل أي شيء تم إنشاء الميناء ليكون مصبًا للقناة في البحر المتوسط[1]. وبذلك بدأت أعمال الحفر في اتجاه الجنوب، حيث تم الانتهاء منها بسرعة ملحوظة خلال الأعوام من 1860-1862. وفي الفترة من 1863-1864 لم تحقق الأعمال تقدمًا ملحوظًا بسبب الأزمات السياسية، ولكن مع بداية العام التالي ولاسيما بعد موافقة السلطان دفعت عجلة العمل للأمام بمنتهى النشاط والجدية. وبمجيء إسماعيل حدث تخفيض للأيدي العاملة المصرية وتم إدخال نظام استخدام الآلات، ووفد آلاف من العمال من دول أوروبا والبحر المتوسط. من بينهم، العديد من الإيطاليين خاصة من كالابريا، وتوسكانا، ودالماتسيا. كان العمال الإيطاليون يتميزون بخصالهم الرائعة ويمتازون بقدرتهم على التحمل والصمود. وكان المهندس الإيطالي

(1) لمعرفة المزيد عن تاريخ أعمال البرزخ انظر، الجزء الثاني من العمل المذكور سابقًا، *Le Canal de Suez*، للمؤلف VOISIN BEY، الذي كان يعمل كبيرًا للمهندسين، بمعاونة مساعديه Gioia وLaroche وLarousse. كما يوجد ملخص واف في كتيب صغير *بعنوان Isthme et Canal de Suez، من ضمن مجموعة Guides-Bijoux* للمؤلف J.Millie، والذي تم نشره في ميلانو في أكتوبر 1869، الجزء الرابع، صفحات من 67-95، وكان هذا العمل مخصصًا لوصف الأعمال منذ بدايتها وحتى الانتهاء منها، وفي Paralleli قام توريللي بعقد مقارنة بين ما تم إنجازه من أعمال في Cenesio والسويس.

إدواردو جويا، هو من يدير أعمال الحفر في الجزء الأكثر صعوبة في القناة، وهى المنطقة الصخرية بالجسر، شمال بحيرة التمساح [1].

أثناء تنفيذ الأعمال، خرج اهتمام الدول الأوروبية بالقناة من حالة الركود، التي كان يعاني منها بسبب الأحداث المأسوية التي وقعت في الفترة من 1858-1860، وانتعش أكثر مما كان عليه من قبل، بحيث تعددت الزيارات لمتابعة الأعمال في القناة، وزادت الإصدارات الخاصة بهذا الشأن وتم تكثيف التجهيزات من جانب الحكومة والمعاهد العلمية والغرف التجارية استعدادًا لهذا الحدث الجلل.

أول رحلة تمت لمتابعة سير الأعمال في البرزخ كانت بتكليف من بلدية تريستا ومن Lloyd، في نهاية عام 1861. وقد انضم إلى مندوب البلدية وLloyd السيد ريفولتيللا، حيث قام الثلاثة عند عودتهم بتقديم تقارير مستفيضة عن المسألة [2].

وفي يناير 1865، دعا دي ليسبس الغرف التجارية بجميع الدول للقيام بزيارة لتفقد الأعمال في القناة. وفى شهر إبريل من العام نفسه قامت لجنة من مندوبي التجارة الدولية بتلك الرحلة. ووصل عدد المندوبين الذين شاركوا في عملية التفتيش على أعمال البرزخ إلى 80 فردًا؛ من بينهم 34 إيطاليًا اثنان منهم من سكان فينيسيا. في حين كان عدد الفرنسيين حوالي 24 فردًا؛ والنمساويين 6 أفراد، والروس 3، والإنجليز 2. كما أرسلت الولايات

---

(1) حول عمل جويا Gioia راجع MONTI، *Gli Italiani e il Canale di Suez*.

(2) عن تلك الرحلة، توجد كراسة يوميات، مكتوبة بخط ريفولتيللا؛ وتم نشر الموجز في (Piccolo) بتريستا في 23 سبتمبر 1930.

المتحدة الأمريكية اثنين من النواب عنها، وكذلك كل من هولندا وإيران وبلجيكا؛ وبعض الدول الأخرى مثل إسبانيا وسويسرا، والمدن الهانزية[*]، والبرازيل واليونان، أرسلت كل منها مندوبًا واحدًا. ونظرًا للاهتمام الذي كان يبديه من أرسلوهم، كان المندوبون يتبادلون الرسائل بعناية مشكورة، وقدموا عند عودتهم إلى أوروبا، تقاريرهم، بعضها فرادى، والبعض الآخر بصورة جماعية وموقع عليه كتقرير مشترك. جميع التقارير صارت معروفة للجميع وقد بلغ عدد التقارير الإيطالية 15 تقريرًا [1].

لعبت تلك التقارير دورًا كبيرًا في جذب انتباه العديد من الدول بصورة أكبر نحو مشروع القناة الضخم. جاءت التقارير منصفة ومتقنة في مضمونها؛ وكان هناك إجماع على الشعور بالإعجاب بما تم إنجازه، كما وافق الرأي النهائي المسألة الرئيسية حول احتمال نجاح المشروع. أما فيما يخص موعد افتتاح القناة وبدء حركة المرور والنفقات اللازمة فقد كانت الآراء متضاربة ومتعارضة.

(*) هانزه أو الرابطة الهانزية (بالألمانية: die Hanse) هي رابطة ضمت العديد من المدن التجارية في منطقة بحر الشمال (شمال ألمانيا) والبلطيق، استمرت من القرن الـ12 حتى الـ17. ضمت في البداية ثلاث مدن ألمانية هي: لوبك (Lübeck)، هامبورج وكولونيا، لا تزال ثلاثة من أهم مدن ألمانيا التي تتمتع بالحكم الذاتي وهي هامبورج وبريمن ولوبك تفخر بماضيها وتطلق على نفسها مدن الهانزا (المراجع).

(1) هي تقارير Abate، وBeretta، وBoccardo، وCarante، وIssel، وKramer، وLevi، وMillo، وOlivo، وPantaleone، وPiattoli، وRava، وRegazzoni وPernice، وVilla، لتفاصيل أكثر ارجع إلى L.TORELLI، *L'Istmo di Suez e l'Italia*، ميلانو 1867، صفحات من 5-8.

في يناير 1867، قام أيضًا السيد اكيلي توريللي Achille Torelli، أحد أعضاء مجلس الشيوخ بالمملكة، بعمل رحلة تفتيشية في البرزخ استمرت لعدة أسابيع، بوصفه واحدًا من أكثر المتحمسين والمؤيدين لمشروع القنـــاة. وعن النتائج التي توصل إليها في رحلته، كرس عملاً ضخمًا بعنوان" إيطاليا وقناة السويس"[1]، ويتضمن هذا المجلد بالإضافة إلى وصف تفصيلي لحالـــة الأعمال، دراسة ومعالجة سريعة لمسألة قناة السويس من كافة الجوانب.

في البلاد الناطقة بالألمانية، كانت رسائل بيترمان حريصة دائمًا على أن تنقل للقراء بمنتهى الاهتمام ما ينجز من أعمال في البرزخ[2].

وفى إيطاليا، لم تكن التقارير الخاصة برحلات مصر هي ما ينشـــر فقط حول القناة؛ ولكن هناك العديد من الكتابات الأخرى التي خرجت للنـــور أثناء فترة العمل في القناة أو عقب افتتاحها بفترة وجيزة.

([1]) ميلانو، 1867، حول تلك الرحلة ترك توريللى، كراسة يوميات قام بنشرها بعد ذلك مونتي MONTI في عمل بعنوان *Storia del Canale di Suez*، ميلانو 1937، صفحات من 249-277.

([2]) بالأخص مقالات: *Stand des Suez-Knalbaues zu Anfang des jahres 1861* عام 1861، ص 173، *Stand der Arbeiten am Suezkanal*، ا يوليو 1867، ص 394.

ويستحق الذكر ما كتبه كل مـــن جـــاريللي Garelli[1] وســـابيتو Sapeto[2] وبارزيلوتي Barzellotti[3] وبوكاردو Boccardo[4] وكـــورا Cora[5].

وكان من أبرز المقالات ما نشـــره جـــاكوبو فيرجيليـــو Jacopo Virgilo في جريدة (البورصة) بجنوه، وتم جمعه بعد ذلك فـــي مجلـــد[6]، حول تأثير قناة السويس على التجارة مع الشرق، وكذلك مقـــالات جايتـــانو كانتوني Gaetano Cantoni حول الزراعـــة الإيطاليـــة وعلاقتهـــا بقنـــاة

---

(1) *La sezione dell'Istmo di Suez e la perforazione delle Alpi italiane* تورينو 1864.

(2) *L'Italia e il Canale di Suez*، جنوه- فلورنسا 1865.

(3) *La questione commerciale d'Oriente, l'Italia e il Canale di Suez* فلورنسا 1869.

(4) *Il Bosforo di Suez in relazione col commercio del mondo e segnatamente col commercio dell'Italia*، Forli، 1869.

(5) *Da Brindisi a Suez, sguardo attraverso il Canale di Suez*، Casale 1870.

(6) *Il Commercio indo-europo e la marina mercantile italiana a vela ed a vapor*، جنوه 1869.

السويس، التي نشرها في جريدة الشمس "Sole" بميلانو، ثم قام بطبعها في كتاب مستقل[1].

وعلى أثر تنبيه توريللي، حاولت الحكومة الإيطالية أن تهيئ التجارة المحلية للمقاصد الجديدة، فأمرت بإجراء دراسة بحثية حول التجارة مع الشرق، ونشرت ما توصلت إليه من نتائج[2]، كما أنشأت كرسي أستاذيه للغة العربية في جنوه، وأمرت بإعداد رحلة طواف بحري بالقرويت Magenta، بقيادة القبطان فيكتور ارمينيون Vittorio Arminjon يرافقه خلالها الأستاذان الجامعيان دي فليبي De.Filippi وجيليولي Giglioli. وكان الهدف من تلك الرحلة هو الانتهاء من الدراسات والتفاوض لعقد اتفاقيات تجارية مع دول الشرق الأقصى لآسيا. وبالفعل أسفرت الرحلة عن توقيع معاهدة تجارة مع اليابان في 25 أغسطس 1866 ومع الصين في 20 أكتوبر التالي، كما نتج عنها تقرير قدمه قائد القرويت Magenta البارع، وكان ثريًا بالملاحظات التجارية المهمة حول اليابان[3].

---

(1) *Il Canale di Suez e l'agricoltura italiana*، ميلانو 1876.

(2) *Cenni intorno al Commercio dell'Egitto, del Mar Rosso, delle Indie, della Cina, e del Giappone*، فلورنسا 1865.

(3) VITTORIO ARMINJON، *Il Giappone e il viaggio della corvette " Magenta " nel 1866*، جنوه 1869. حول تلك الرحلة نشر GIGLIOLI أيضًا مذكرة علمية في "Bollettino della Società geografica italiana"، I، ملف رقم I، أغسطس 1868، الصفحات من 215-241. وللأسف توفى البروفيسور فيليبي Filippi في هونج كونج، وهو الشخص الذي جنت إيطاليا الكثير من ثمار الدراسات التي قام بها .

وبعد ذلك بعدة أعوام قامت السفينة باتافيا "Batavia" التابعة لشركة روباتينو Rubattino برحلة أخرى بهدف الاستكشاف التجاري. وقد نشرت تلك الأبحاث، التي تمت بتكليف من الحكومة، حول تجـــارة الشـــرق تحـــت إشراف وزير الزراعة والصناعة والتجارة[1].

والجدير بالذكر أن أول سفينة عبرت من البحر المتوسط إلى البحـــر الأحمر مرورًا بالقناة البحرية من بورسعيد إلى الإسماعيلية ثم عادت إلى قناة المياه العذبة، ومنها اتجهت رأسًا إلى السويس، كانت سفينة تابعة لتريســـتا، وتحمل اسم بريمو Primo نظرًا لما لها من طراز فريـــد. كانـــت حمولـــة السفينة 90 طنًا. وعبرت القناة في فبراير 1867، حيث قامت بالعديـــد مـــن رحلات الذهاب والعودة ليتم تحميلها بالكبريت؛ وأينما حلت كانـــت تســـتقبل أحسن استقبال وهي في كامل هيبتها[2].

هناك شخصان كانا يعملان بنشاط منقطع النظير، اقتناعًا منهما بـــأن إيطاليا بعد افتتاح قناة السويس وتفكك الإمبراطورية التركية، لن تكون فـــي منأى عن صراع السيطرة والسلطة الذي سينشب بين القوى العظمى، علـــى سواحل البحر الأحمر: وهذان الشخصان هما رافاييل روبـــاتينو Raffaele Rubattino والأب جوزيف سابيتو Giuseppe Sapeto. فقد كانا يكثفـــان

---

(1) *Della navigazione e del commercio alle Indie orientale* تقرير GIUSEPPE SALIMBORGO، روما 1877.

(2) TORELLI، *Parallelo terzo*، في "*Bollettino dell'Istituto Veneto* "، فينيسيا 1868، صفحات 7، 8.

كتاباتهما ومباحثاتهما لجذب انتباه الإيطاليين حول ضرورة أن يكون لهم مراكز قوى ومستعمرات في البحر الأحمر حتى لا يتم محاصرتهم وخنقهم في البحر المتوسط فقط، وإليهما يرجع الفضل في إنشاء أول مستعمرة إيطالية تحمل اسم عصب[1].

وفي هذا الشأن، من الضروري أن نشير إلى إحدى فقرات التقرير الوزاري المقدم إلى مجلس النواب في دورته الثانية بتاريخ 26 يوليو 1882، حول مشروع قانون التجهيزات اللازمة لمستعمرة عصب[2].

" لقد تزايدت أهمية البحر الأحمر، أكثر مما كانت عليه من قبل، خصوصًا بالنسبة لنا نحن الإيطاليون، بعد شق برزخ السويس، واختصاره لأكثر من نصف المسافة بين إيطاليا والهند، وقد ساعد ذلك على ظهور أمل جديد في أن تعود بلدنا من جديد، كما كانت من قبل، بفضل موقعها المتميز،

---

(1) لمعرفة المزيد عن روباتينو، انظر المجلد الوثائقي الكبير للمؤلف A.CODIGNOLA (بولونيا 1938): حيث تناول أيضًا عمل سابيتو وبالتحديد فصل رقم IV، (صفحات من 239-377) *Rubattino,l'espansione italiana in Oriente e l'inizio del nostro Impero.*

عصب هي مدينة إرترية على ساحل البحر الأحمر ذات أهمية إستراتيجية بالغة في المنطقة وقد كانت الميناء الرئيسي لإثيوبيا إبان الاحتلال الإثيوبي لها، وقبل ذلك كانت مدينة عصب جزء من سلطنة أوسا العفريه وبعد اتفاق السلطان العفري محمد حنفري مع الإيطاليين لإنشاء شركات ملاحه في ميناء عصب أخذ النفوذ الإيطالي يتعاظم في القرن الأفريقي والبحر الأحمر مما مهد لإيطاليا إنشاء مستعمرتها السابقة هناك والتي أصبح اسمها بعد ذلك ارتريا، وهو الاسم الحالي لها (المراجع).

(2) مجلس النواب الايطالي، المستعمرة الإيطالية عصب، روما 1882؛ وانظر أيضًا عمل سابتو وروباتينو.

لتصبح الطريق الطبيعي لحركة التجارة بين أوروبا والشرق. وبناءً عليه، قبل وبعد هذا الحدث المهم، لم يتردد جميع الأفراد المهتمين بمصالح إيطاليا التجارية سواء بصفة رسمية، أو حبًا في العلم، في أن يطلبوا بإلحاح من الحكومة، والدولة، والصناعة، أن يتأهبوا ويكدوا لتستفيد إيطاليا من التغيرات الجديدة التي ستطرأ على التجارة الأوروبية، وحتى تكون جديرة بالحصول على دور الوسيط في التجارة بين أوروبا والشرق، وهو ما كان مقدرًا لها من الناحية الطبيعية والتاريخية.

" ولسنا بحاجة لأن نتطرق للإصدارات العديدة القيمة التي ظهرت في تلك الفترة، فجميعها تؤكد انه في أكتوبر عام 1869، اجتمعت الغرف التجارية الايطالية في مؤتمر بجنوه، حيث ناقشت النتائج المترتبة على شق برزخ السويس بالنسبة لايطاليا، ووافقت بعد دراسة متأنية، على تقرير دقيق مقدم من البروفيسور ايريرا Errera، وكان نتيجة ما توصلت إليه هو التالي: "يقترح الكونجرس على الحكومة أن تؤسس شركة تجارية، في ميناء البحر الأحمر، وإن أمكن عند Sekeira، حتى تجد سفننا المؤن، والفحم والمأوى ووسائل إصلاح السفن".

كان هذا الاقتراح قائمًا بالفعل، وإن زادت عليه إشارة محددة للمكان، الذي كانت قد اقترحته بالفعل الغرفة التجارية بفينيسيا.

للأسف فإن هذا الوعي بالمشكلات السياسية الضخمة، قد انهار وتبدد خلال العشر سنوات الأولى من الوحدة (الإيطالية)، بسبب العقلية الضيقة التي كانت يتسم بها السكان، وضعف النفوس وفكر الطبقات الحاكمة، وفى تردد وحيرة مسئولي الحكومة. لن أقول إنه تم نسيان هذه المشكلات، فربما كان في هذا ضرب من الظلم، ولكن تم تأجيلها حتى تحين فرص أفضل، وكانت

هذه الفرص هي التي تهيأت الآن بفضل شجاعة وتميز عصورنا الحالية تحت قيادة بنيتو موسوليني.

تم ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر في 15 إبريل 1869؛ وافتتحت القناة للملاحة في 17 نوفمبر من العام نفسه. كان الخديو إسماعيل، الطامح دائمًا في أن يجعل من دولته دولة قوية مزدهرة، يرى أن اتحاد البحرين، الذي شارك في تنفيذه، هو إعلان بدخول مصر ضمن التيارات الدولية الكبرى، وكان يتوقع أن تأخذ مصائرها منحى آخر جديدًا بسبب هذا الحدث. فبالإضافة إلى أن القناة كانت حلقة ربط بين مختلف أنحاء العالم، كانت تبدو بالنسبة له كأداة فعالة للحضارة والتقدم. كان إسماعيل، ذو الروح الواقعية الإيجابية، يأمل في أن يقدم أكبر استفادة لمصر من خلال هذا العمل العملاق. فقد اعتقد أن افتتاح القناة للملاحة سيعطي لمصر مركزًا جديدًا في أعين الدول الأوروبية فرأى استغلال هذا الحدث لإضفاء الشهرة والمركز لاسمه وحكمه وليزيد من أسهمه لدى الباب العالي.

ولتلك الأسباب عزم الخديوي الرائع على أن يبهر العالم ببرنامج حفلات افتتاح القناة.

يمثل عصر إسماعيل (1863–1879)، كما سبق وأشرنا، تقدمًا ملحوظًا في تطور دستور مصر السياسي واستقلالها عن الباب العالي، وكان للإيطاليين فضل كبير في ذلك.

في 27 مايو 1866، صدر الفرمان السلطاني الذي غيَر نظام الخلافة، لصالح إسماعيل وأسرته، وتم بموجبه تعديل طريقة نقل الحكم لتصبح بالوراثة لأكبر أبناء الخديوي سنًا، وفقًا للنظام الأوروبي. وفي العام التالي حصل إسماعيل على لقب الخديوي (الحاكم الكبير)، بالإضافة إلى

بعض الحقوق الأخرى في حكم مصر، وهو ما أدى إلى ضعف قيود تبعية مصر للباب العالي.

اعتبر الوالي جميع الحقوق التي حصل عليها هي مجرد خطوات نحو الاستقلال التام؛ وبمناسبة الاحتفال بافتتاح قناة السويس حاول أن يفرض سياسة الأمر الواقع، ممارسًا بعض مهام السلطة، التي تعتبر نتيجة ضمنية للامتيازات، وإن لم يكن معترفًا بها صراحة بالنسبة له.

بعد أن أرسل نوبار باشا، رئيس وزرائه، إلى أهم العواصم الأوروبية، قام إسماعيل شخصيًا برحلة للعديد من أهم المقرات الملكية في ربيع عام 1869 . لم يكن الهدف من تلك الرحلة هو القيام بزيارات ودية، ولكن لدعوة ملوك القوى العظمى للمشاركة في الاحتفالات التي ستقام في نهاية العام بمناسبة افتتاح قناة السويس. فضلاً عن أن الخديوي كان يأمل في التوصل إلى توقيع اتفاق لإعلان حياد قناة السويس وحرمان الباب العالي من حقوق السيطرة عليها. كما كان يهدف إلى تنشيط المباحثات من أجل الإصلاح القضائي في مصر.

في مايو 1869، بدأ الخديوي جولته لزيارة أهم القصور الملكية بأوروبا، وأراد أن تكون أول زياراته للملك فيكتور ايمانويل الثاني في فلورنسا، عاصمة المملكة الايطالية آنذاك، وذلك لعلمه بأن "صداقة إيطاليا غير قائمة على المصلحة وأنها لا تطمح إلا لما فيه المصلحة والمنفعة المتبادلة." (1)

(1) روما، A S، مصر، تقرير القنصل العام De Martino، بتاريخ 13 مايو 1869 من الإسكندرية.

وفي فلورنسا استقبل الخديوي استقبالاً حارًا من قبل البلاط والحكومة، وعند عودته إلى مصر أعرب لممثلنا عن رضاه التام.

وبعد أن أقام في فلورنسا حوالي أسبوع، توجه إسماعيل إلى فيينا وبرلين، ثم إلى باريس ولندن. وأينما حل كان يتعامل معه الجميع باعتباره ملكًا مستقلاً. وقد أثارت رحلة الخديو إسماعيل لأوروبا لدعوة ملوكها ورؤسائها لحضور حفلات الافتتاح، استياء الحكومة العثمانية، التي كانت ثائرة جدًا مما يحدث وأشاعت أن الخديوي كان قد أعد عدته للانشقاق عن السلطان.

وعقب عودته إلى مصر، انشغل إسماعيل بإعداد برنامج الاحتفال. وفي نهاية شهر يونيو أرسل خطابات الدعوة إلى زعماء وملوك أوروبا، ليدعوهم للحضور شخصيًا أو ليرسلوا من ينوب عنهم لحضور الاحتفال[1]. وقد قبل الدعوة كل من إمبراطورة فرنسا، وإمبراطور النمسا- المجر، وأمير بروسيا، وشقيق ملك هولندا. في حين أنابت الحكومة الإنجليزية والروسية سفراءهم بالقسطنطينية. أما الجنرال جرانت Grant، رئيس الولايات المتحدة الأمريكية، فقد أعرب عن أسفه لعدم استطاعته قبول الدعوة شخصيًا، كما لا يستطيع إرسال مندوب عنه، لأن ذلك يعتمد على موافقة الكونجرس، الذي لن ينعقد قبل شهر ديسمبر. وفي شهر سبتمبر وصل الأمير اندريا دي سافويا Andrea di Savoia، دوق دي اوسته إلى الإسكندرية، ومعه أسطول

---

(1) القاهرة، A A E، قناة السويس، دعوات حفل الافتتاح، ملف 9/19، باريس، A N، مصر، 46، ملف 259.

إيطالي، نيابة عن الملك فيكتور إيمانويل الثاني، لحضور الاحتفال؛ ولكن نبأ مرض الملك أجبر الأمير والأسطول على العودة إلى إيطاليا في 21 أكتوبر.

وبالإضافة إلى هؤلاء الملوك والأمراء، دعا الوالي أبرز الشخصيات في العالم السياسي، والأدبي، والعلمي والفني. وكان من بين هؤلاء المدعوين، الذين وصل عددهم لأكثر من ألف مدعو، بعض ممن يتمتعون بامتيازات. وقد سمح لمائة منهم بالقيام برحلة في مصر العليا قبيل افتتاح القناة، دون أن يتحملوا أي نفقات. كل شيء على نفقة الخديوي: الفنادق والعربات والمرشدين ووسائل الترفيه.

استمرت الاحتفالات والمهرجانات المقامة بمناسبة الافتتاح لمدة أربعة أيام، من 16 إلى 20 نوفمبر.

في 16 نوفمبر تم استقبال الملوك والأمراء في بورسعيد[1]. حيث بدأت الاحتفالات الدينية في منتصف النهار. وأقيمت على الشاطئ ثلاثة

([1]) عن الاحتفالات المصرية في عام 1869 انظر العمل الضخم *Inauguration du Canal de Suez, Voyage des Souverains* الذي كتب نصه G. NICOLE، ورسم مناظره الطبيعية وشخصياته ريو RIOU، ورسم صور الخديوي CICERI، وJANET، وآخرين؛ وانظر أيضًا DE LESSEPS، *Lettres, journal et documents*، سبق ذكره، ص 310 وما يليها؛ A.MARIETTE، *Itinéraire des invités aux fêtes de l'Inauguration du Canal du Suez* ، القاهرة– الإسكندرية 1869؛ G.A.CESANA، *L'Egitto al tempo dell'inaugurazione del Canale di Suez*، فلورنسا 1869؛ CH.TAGLIONI، *Deux mois en Egypte, Journal d'un invité du Khédive*، باريس 1870؛ FLORIAN PHARAON، *Le Caire et la Haute-Egypte*، رسومات دارجيون، باريس 1872؛ LOUISE COLET، *Les Pays lumineux. Voyage en Orient*، باريس 1879؛ CHARLES

سرادقات: واحد: للضيوف رفيعي المستوى، والثاني: للعلماء المسلمين، والثالث: للعلماء المسيحيين. " لقد وصفت جريدة *Journal de l'Union des Deux Mers* هذا، بأنه لمحة كريمة ونبيلة من الخديوي، ترمز إلى اتحاد الأفراد ومؤاخاتهم أمام الله، دون تمييز في العقائد؛ وتلك هي المرة الأولى التي يحدث فيها في المشرق أن يجتمع كل هذا الحشد للاحتفال بهذا الحدث العظيم ومباركته."

وفى كلمته، توجه السيد باوير Bauer بالحديث إلى الخديوي قائلاً: "على الرغم من الصعوبات العديدة، إلا أنك أيدت المشروع بمنتهى الشجاعة والآن تتمه بمنتهى الكرم. هنيئًا لك بنجاحك الباهر. في هذه اللحظة، في هذه الساعة العظيمة من تاريخ دولتك، يتوجه الشرق والغرب بالشكر لك عبر

BLANC، *Voyage de la Haute- Egypte*، باريس 1876؛ TH.GAUTIER، *L'Orient* (Oeuvres , Parigi, Charpentier)، مجلد II، 1893، صفحات من 122-228 و333-372. VOISIN، مجلد I، ص 299-320؛ J.M.CARRÈ، *Voyageurs et écrivains français en Egypte* (1517-1869)، مجلد 2، القاهرة 1933، مجلد II، ص 3: *Le percement de l'Isthme de Suez*؛ E..FROMENTIN، *Voyage en Egypte* (1869)، باريس 1935؛ يضم العمل *L'Isthme de Suez, journal de l'Union de Deux Mers*، رقم 322(15 و 18 ديسمبر 1869) جريدة مطبوعة كما يعيد نشر مقتطفات من أهم المقالات الخاصة بمظاهر الاحتفال، التي أرسلها المبعوثون الذين أرسلوا إلى هناك. وقد حضر مفتشي الهندسة المدنية C.Posenti وG.B.Marzano والبروفيسور D.Turazza و المهندس T.Mali مراسم احتفال القناة بناء على تكليف من وزير الأشغال العمومية بدولتنا، الذي قدموا إليه التقارير، فلورنسا 1870.

كلمتي هذه. ومصر المقدر لها أن تكون أول من يجني ثمــار هــذا العمــل الضخم، ستمنحك لقب مُجددها، وسيسجل التاريخ صــفحة مضــيئة جــديرة بالاهتمام لعصر الخديوي".

وفي اليوم التالي الموافق 17 نوفمبر، كان من المقرر عمل بروفــة نهائية لقناة السويس. كان القلق والاضطراب يسيطران على كل مكان خوفًا من فشل حركة المرور بين البحرين. لاسيما بعد أن وقعت حادثتان خطيرتان في اليوم السابق للافتتاح. ففي أثناء عمل جسات للقناة، تم العثور بالمصادفة على رأس صخرية كبيرة، في وسط القناة، كانت غائبة عن أعين المهندسين؛ ولحسن الحظ كان هناك متسع من الوقت لنزعها قبل بدء الاحتفال. وفي 16 نوفمبر جنح إبريق تابع للأسطول المصري أثناء المرور في القناة، وســدها تمامًا بالعرض. في تلك الليلة عمل آلاف الفلاحون بأذرعهم، ونجحــوا فــي إخلاء الممر. كانت السماء تمطر منذ ثمانية أيام. وفي مساء السادس عشر، ظهر قوس قزح رائع عند الغروب، ورأى الجميع فيه فأل خير. وفي اليــوم التالي استقرت الأحوال الجوية في مصر وسطعت الشمس منبئة بجو بــديع، مما أعطى طابعًا مميزًا للاحتفالات.

في الثامنة صباحًا بدأت الثمانية والســتون ســفينة التابعــة للــدول المشاركة، الراسية في بورسعيد، في عبور قناة السويس يتقدمها اليخت أيجل L'Aigle، مقلاً الإمبراطورة وبجانبها كان يجلس دي ليسبس. ثم تقدم بعــد ذلك اليخت جريف Greif، وعلى متنه الإمبراطور النمساوي. ولحــق بهــم أمير بروسيا الملكي، وأمير وأميرة هولندا، وأمير هانوفر، وسفير إنجلتــرا هنري اليوت Sin Henry Elliot، والأميــرال تــاجيتوف Teghetthoff، والكونت اندراسي Andrassy، وأحد الأميرالات الأســبان والعديــد مــن الشخصيات البارزة.

واصل الأسطول سيره عبر قناة السويس، وبمجرد أن وصل اليخت أيجل على رأس الأسطول الضخم، إلــى القنــاة، حتــى انطلقــت المــدافع وصفارات الإنذار تدوي في المكان. وعلى الجسر وقفت الإمبراطورة تقــول وهي تبكي:" في حياتي، لم أر شيئا أجمل من ذلك". وفى حــوالي الســاعة الخامسة بعد الظهر اقترب اليخت أيجل ببطء من الإسماعيلية، حيــث كــان الخديوي ينتظر ضيوفه. وبعد لحظة صمت، انفجر الحشــد فــي الصــياح، والهتاف، والتصفيق؛ وتطايرت القبعات في الهواء، وتعانق الجميع. وواصل اليخت أيجل سيره في البحيرة بنفس البطء. لقد تم حــل المشــكلة، وتــأمين العملية وأقيم الاحتفال. وبدأت الأساطيل القادمة من السويس، وكذلك اليخــت أيجل القادم من البحر المتوسط تلقي مرساتها، الواحد بحذاء الآخر، عند نقطة التقاء بحار الهند مع المياه الأوروبية.

على بعد 500 متر من الزورق الفرنسي، وصل الزورق النمساوي مقلاً الإمبراطور فرانشيسكو جوزيبي Francesco Giuseppe. الصيحات تنطلق من جديد، وطلقات المدفعية تدوي في كل مكان للتحيــة والاســتقبال. وبعد ذلك وصل أمير بروسيا وأمير هولندا واستمر العرض طوال الليل.

في المساء، كانت نيران الاحتفالات تضيء السماء، وموائد الطعــام المليئة بكافة أنواع الطعام والشراب ممتدة في جميع أنحاء الصحراء.

أما يوم 18 فقد كان مخصصًا للإسماعيلية. حيث استقبل الخــديوي الإمبراطورة وملوك وكبار الشخصيات في قصر مهيب كما لو كان سرابًا في الصحراء.

لقد تم عبور القناة بالكامل على مراحل ولمدة 3 أيـــام، لـــم تتوقـــف خلالها مظاهر الاحتفالات، من رقص، وإنارة، ونيران، ونزهات ترفيهيـــة وتسلية.

وفي 20 نوفمبر حوالي الساعة الحادية عشرة والنصف وصل اليخت أيجل إلى البحر الأحمر. عبرت السفينة القناة البحرية بالكامل في 16 ساعة من الإبحار بدون وقوع أي حوادث[1].

رحل المدعوون مع الخديوي متجهين جميعًا نحو القاهرة، حيث أنهت تلك الأيام الخالدة سلسلة من الاحتفالات. كل شيء متوفر: رقص، حفـــلات موسيقية، مسرحيات، اوبريتات، العاب بهلوانية، وباليه. لقد تم إنشاء الأوبرا بسرعة مذهلة في ستة أشهر علـــى يـــد المعمـــاري الإيطـــالي افوســـكاني Avoscani، وقام الوالي بافتتاحها في 1 نوفمبر 1869، بعرض ريجوليتـــو

([1]) مواصفات القناة أثناء الافتتاح كانت كالتالي: الطول الفعلي حوالي 164 كيلو متر: 2 كيلومتر من القناة في مرسى بورسعيد، 161 كيلو متر من القناة نفسها، و1 كيلو متر من القناة في مرسى السويس، 22 متر عرض في القاع، و8 متر عمق. ويعد العديد من التحسينات والتوسعات أصبحت النسب الحالية كالتالي: 161.050 متر من القناة نفسها، و6500 متر من القناة في مرسى بورسعيد، 3700 متر في مرسى السويس؛ وبذلك أصبح الطول الفعلي للقناة 171.250 متر، والعرض في العمق 10 أمتار، و60 متر في الوسط، والعمق 13 متر، ولكن سحب الماء كان محددًا بـــ 10.06 متر. المتوسط العام للطريق الفعلي، أي من الوقت الذي تتحرك فيه السفينة في القناة، يصل حاليا إلى 11 ساعة وربع، ولكن الاستمرار في البقاء في القناة لمدة 13 ساعة وربع في المتوسط. وفى عام 1870 كان العبور يستغرق 48 ساعة، نظرًا لأنه لم يكن ممكنًا استخدام القناة إلا اثناء النهار، ولكن الآن أصبحت الملاحة ممكنة ليلاً ونهارًا. وكان يتولى إدارتها الربابنة المؤهلون الذين تدفع لهم القومبانية.

Rigoletto لفيردي. وبتلك المناسبة كلف الخديوي المايسترو الإيطالي الكبير بأن يؤلف ميلودراما خاصة بأوبرا القاهرة. وهكذا ظهرت أوبرا عايدة، التي عرضت لأول مرة في 24 ديسمبر 1871.

وجه الكثيرون اللوم والتوبيخ إلى إسماعيل بسبب إسرافه والنفقات غير المجدية التي تكبدها من أجل افتتاح القناة؛ باعتبار أن تلك النفقات نابعة من طابعه الميال إلى التبذير، ولكن على العكس كانت تلك النفقات مبررة وفرضتها الظروف، شأنها شأن باقي النفقات الأخرى التي تحملها إسماعيل.

في عام 1869، عقد النية أكثر من أي وقت مضى على الحصول على الاستقلال من الباب العالي، فكان يعتقد أن التباهي والروعة أمام أعين الملوك والأمراء المدعوين لحضور احتفال بهذا القدر من الأهمية، يُظهر للعالم أجمع مدى التطور الذي شهدته مصر، والرخاء الذي يسود البلاد وبذلك يمكنه كسب تعاطف وحماية الحكومات والملوك الأوروبيين. ويذكر أنه كان متفقًا على هذه النقطة مع فيكتور إيمانويل الثاني، الذي كانت تربطه به صداقة شخصية. ولكن الأخير لم يتمكن من المشاركة في الاحتفال، وبدت تأييدات الدول الأوروبية التي اعتقد إسماعيل أنه حصل عليها لصالح قضيته، ضعيفة وغير مؤثرة في الصراع الذي سينشب بينه وبين تركيا في الفترة من 1869-1870. وكانت دولة إيطاليا هي الوحيدة التي قدمت له مساعدات فعالة ومؤثرة وجنبته أضرارًا خطيرة وإهانات من جانب السلطان[1].

([1]) انظر، SAMMARCO، *Histoire de l'Egypte moderne*، III ، صفحات من 200-206، انظر، *Gli Italiani in Egitto*، الإسكندرية، مصر 1937، صفحات من 72-82.

الفصل الرابع والعشرون

كم بلغت تكاليف إنشاء قناة السويس ومن قام بتحملها

قدرت اللجنة الدولية تكاليف إنشاء القناة بمبلغ 200 مليون فرنك؛ لكن الحقيقة فاقت كل التوقعات. ووفقًا للحسابات التي أجريت في 31 ديسمبرعام 1869، والتقرير المقدم إلى الجمعية العمومية للمساهمين في 30 مايو 1870 يتضح أن القومبانية قد تحملت نفقات وصلت قيمتها إلى 432.807.882 فرنك.

200 مليون فرنك من هذا المبلغ كانت ثمن اكتتاب 400.000 سهم بواقع 500 فرنك للسهم الواحد، و100 مليون من قرض عام 1867، والمبلغ المتبقي وهو 132.807.882 فرنك، كان مقدمًا من الحكومة المصرية، التي يمكن أن نقول إنها قد شاركت في نفقات القناة بأكثر من 210 ملايين، أي ما يقرب من النصف بعد إضافة مبلغ الـ88 مليون قيمة الأسهم.

لكن النفقات الفعلية للقناة تجاوزت هذا الرقم بكثير، وأصبحت المساهمة المالية المقدمة من قبل إسماعيل أكثر تأثيرًا. في حسابات القومبانية، لم يتم احتساب نفقات أحد الأمور الرئيسية والمكلفة للقناة، ألا وهو مشروع قناة المياه العذبة الممتدة من الوادي إلى القاهرة، والذي تكفلت به الحكومة المصرية بالكامل، التي كان واجبًا عليها أن تتحمل أعباءً مالية أخرى إما من أجل المصلحة العامة أو بسبب القناة.

وتوجد في أرشيفات قصر عابدين الملكي بالقاهرة العديد من الوثائق المتعلقة بالنفقات التي تحملتها الحكومة المصرية من أجل مشروع القناة[1]؛

---

[1] القاهرة، A A E، المالية، حزمة 5/38؛ راجع DERVIEU، *Ce que coûte à l'Egypte le Canal de Suez*، الإسكندرية 1871.

إحداها مكتوب باللغة العربية وتلخص في جدول توضيحي جميع النفقات[1]. فإذا أخذنا في الاعتبار تلك الوثائق المتعددة وبالأخص تلك الوثيقة المشار إليها نستخلص هذه النتيجة.

النفقات التي تحملتها الحكومة المصرية من أجل قناة السويس

فرنكات	جنيه إسترليني/ مصري[2]	
10.000.000	385.750	قناة المياه العذبة
34.000.000	2.854.550	أراضي منزوعة الملكية لصالح تلك القناة
84.000.000	3.240.740	بُناء على القرار التحكيمي لنابليون الثالث
10.000.000	385.750	ثمن أراضي تفتيش الوادي
88.613.000	3.418.246	مبلغ مدفوع للأسهم
30.000.000	1.157.250	مبلغ مدفوع للقومبانية بموجب معاهدة 23 إبريل 1869

([1]) هذه الوثيقة لم تكن حتى يونيو 1940 قد صنفت بالكامل، حيث كان القسم الغربي بالأرشيفات لا يزال في مرحلة الإعداد.

([2]) كان الجنيه المصري يعادل أو قد يزيد قليلاً عن الجنيه الاسترالي؛ وتم احتسابه بـــ 25.92 فرنك.

نفقـــات متعـــددة: مصـــروفات قضـــايا ونفقات حفل الافتتاح	975.169	25.279.824
نفقات إضافية خاصـة بقناة المياه العذبة	786.769	20.395.824
فائدة 12% على جميع المبالغ محتسبة من تـاريخ السـداد حتـى سـبتمبر 1879، بالإضافة إلـى نفقـات فرق العملة والسمسرة	6.839.380	177.276.729
	20.034.604	479.485.377

هكذا تؤكد الوثائق الرسمية والأوراق الخاصة بالحكومة المصـرية، أن الخزانة المصرية قد تكلفت من أجل مشروع القناة ما يقرب من الـ 20 مليون جنيه إسترليني أو ما يعادل نصف مليار فرنك. وهذا بالفعل رقم ضخم بالنسبة لتلك الفترة ولبلد زراعية تبلغ نسبة الأراضي القابلة للزراعـة بهـا حوالي 30.000 كيلو متر مربع، ولا يزيد عدد سكانها عن 5 ملايين نسمة.

ولكن الخبراء الأوروبيين كانت لهم حسابات أخرى.

فقد قام الخبير الإنجليزي ستفين كيف Stephen Cave، الذي جـاء على رأس لجنة من الفنيين، في الفترة ما بين 1875، 1876، كما سيرد فيما بعد، بأجراء تحقيق دقيق عن موقف المالية المصرية، وقدر النفقـات التـي تحملتها الحكومة المصرية لإنشاء قناة السـويس بـ16.075.000 جنيـه

إسترليني[1]. وعلى الرغم من أن اللورد كرومر[2] واللـــورد ملنـــر[3] كانـــا معاديين وغير عادلين فيما يتعلق بالخديوي، إلا أنهما أيدا النتيجة التي توصل إليها المبعوث كيف مؤكدان أن القناة كلفت مصر على الأقل 16 مليون جنيه إسترليني أو ما يعادل 400 مليون فرنك. ويرجع هذا الاختلاف إلى احتساب قيمة الفوائد بمبلغ أقل من قيمته الفعلية. في الحقيقة يتضح لنا مــن الوهلـــة الأولى أن المبلغ المشار إليه في الوثائق المصرية كان مبالغًا فيه. لكـــن إذا أخذنا في الاعتبار أن الخزانة المصرية، كانت مجبرة ومضطرة نظرًا لضيق مواردها الاقتصادية للاستدانة حتى تفي بالالتزامات الضخمة تجاه القومبانية، وأن المالية الفرنسية– الإنجليزية قد أقرضتها أموالاً بالربا، سيتضح لنـــا أن المبلغ المشار إليه في الأوراق المصرية بالنسبة للفوائد أقل وليس أكثر مـــن الحقيقي.

على سبيل المثال قرض 1864، وهو أول قرض وقعـــه إســـماعيل على أثر اتفاقية 1863 مع قومبانية القناة وعقب تحكيم نابليون الثالث. قد تم الاتفاق عليه بالشروط التالية. صدر بـــ92 ولكن المبلـــغ الفعلـــي المـــدفوع كان85.270 بفائـــدة تعـــادل 7%. إذا كـــان رأس المـــال الاســـمي يبلـــغ

([1]) السيد CAVE، *Report on the financial condition of Egypt*، في الكتاب الأزرق، مصر، رقم 7 (1876) وفي عمل T.C.Mc COAN، *Egypt as it is*، لندن 1877، وفى الترجمة الفرنسية في الكتاب الأخضر. قرارات برلمانية، وثائق دبلوماسية، خاصة بشئون مصر، 2 يوليو 1879، صفحات من 20 إلى 38.

([2]) LORD CROMER، مشار إليه سابقًا، المجلد I، ص 13.

([3]) VISCOUNT MILNER، *England in Egypt*، لندن ، ص 178.

5.704.200 جنيه إسترليني، لما وصل صافى الربح للخزانة المصرية إلى 4.864.063. هكذا خسرت الخزانة المصرية عند لحظة الإصدار حوالي مليون جنيه إسترليني، وكانت متعهدة بأن تسدده منه على مدار 15 عامًا، أكثر من 9، ولذا رهنت إيراد ثلاثة من أكثر مقاطعات مصر ثراءً. تم توقيع القرض مع بنك اوبنهيم الإنجليزي بالإسكندرية. عن طريق وساطة الصرافين فرولين وجوسن Fruhling، Goschen من لندن[1]. وفى عام 1863، تفاوضت تركيا، التي كان قرضها لا يساوي قرض مصر بالتأكيد، عن طريق البنك الملكي العثماني، للحصول على قرض بمبلغ 200 مليون فرنك ولكن بشروط وتسهيلات أفضل.

كانت شروط قرض 1868 الذي وقعه أيضًا مع بنك اوبنهيم الإنجليزي Oppenheim للغرض نفسه وهو الوفاء بالالتزامات الواجب القيام بها تجاه القومبانية، شروطًا مجحفة ولم يسبق لها مثيل. فلم تتسلم الخزانة المصرية من القيمة الاسمية للقرض التي تبلغ 12 مليون جنيه إسترليني، سوى 5 ملايين فقط أو ربما أقل، وفى المقابل كانت ملزمة أن تسدد 28 مليونًا ونصف على مدار ثلاثين عامًا[2].

لقد عرضنا الشروط المجحفة والخسائر الضخمة التي تكبدها إسماعيل، لتقديم المساعدات للقومبانية بموجب اتفاقيات 1869، والمساعدة

(1) القاهرة، A.A E، المالية، ملف 5/38 انظر نص الاتفاق في GELAT، II، 27 - 29

(2) القاهرة، A A E، المالية، ملف 3/38، عام 1868؛ انظر العقد في GELAT، II، الصفحات من 37 إلى 44 .

المالية الأخيرة التي تبلغ قيمتها 30 مليونًا، والتي لولاها لما استطاعت القومبانية أن تنهي أعمالها.

يرى البعض أنه من المفترض إسقاط مبلغ الـ100 مليون فرنك أو الـ 4 مليون إسترليني، ثمن بيع الأسهم إلى إنجلترا، من قيمة النفقات التي تحملتها الحكومة المصرية في مشروع القناة. لكن عملية البيع، كما سنتعرض لها فيما بعد، تمت تحت ظروف خاصة وبشروط مجحفة للخزانة المصرية. ومن الطبيعي أنه لم ترد أي تلميحات إلى مئات الملايين التي خسرتها مصر نتيجة لصفقة بيع الأسهم، ولكن أشير فقط إلى المبلغ الزهيد الذي حصل عليه إسماعيل من عملية البيع بسبب الطريقة المشينة، التي نفذ بها بنك روتشيلد الإنجليزي عملية السداد، الذي كان مكلفًا بتسوية المسألة.

فقد نشر السيد ج. مولهول G.Mulhall في المجلة المعاصرة Contemporary Review [1] دراسة دقيقة ومحايدة حول أحوال المالية المصرية إبان فترة حكم إسماعيل، وتوصل إلى نتيجة أن مبلغ التسعين مليون جنيه إسترليني، وهى القيمة الاسمية للسبعة قروض التي أخذها إسماعيل، لم تتسلم مصر إلا نصفه، وأن هذا الفارق كان أكبر مما تم صرفه في أعمال المنفعة العامة. كما أشار مولهول Mulhall أيضًا، إلى أن القناة قد أثقلت كاهل المالية المصرية بمبلغ 6.770.000 إسترليني فقط، لأنه خصم بالخطأ

---

(1) مجلد XLII، يوليو - ديسمبر 1882، ص 529 وما يليها؛ عنوان الدراسة *Egyptian finances*.

من المبلغ المشار إليه في الوثائق المصرية ليس الفوائد فحسب، بل أيضًا الأربعة ملايين استرلينى التي تم الحصول عليها من الحكومة الإنجليزية[1].

كتب مبعوث إيطاليا في مصر، القنصل العام دي مارتينو De Martino، صديق الخديوي ومستشاره الأمين، في تقرير مؤرخ في 10 سبتمبر أرسله للحكومة الإيطالية، مدافعًا عن إسماعيل ضد الاتهامات الموجه إليه من الباب العالي قائلاً: " لقد نسى الصدر الأعظم الملايين التي لا تحصى، التي ذهبت للقسطنطينية، وأن قناة السويس قد كلفت الوالي حتى الآن أكثر من 300 مليون؛ وأنه يوجد العديد من المدن، والموانئ والأشغال العمومية التي لا يمكن حصرها؛ وهناك نظام فريد من نوعه في الدولة لشق العديد من قنوات الري الصالحة للملاحة "[2]. لقد كتب دي مارتينو هذا التقرير في شهر سبتمبر 1869، أي قبل احتساب نفقات الافتتاح وبدون أخذ

([1]) هذا نص ما قاله Mulhall حرفيًا:" وفقًا لتقرير السيد كيف أدان الخديوي نفسه بمبلغ هائل يصل إلى 16.075.000 من أجل قناة السويس، ولكنني اكتشفت أن هذا المبلغ يتضمن الفوائد بالإضافة إلى قيمة الأسهم التي اشترتها الحكومة البريطانية. المبلغ مقسم على النحو التالي:

إجمالي المبلغ في أوراق الخديوي	16.075.000 جنيه
الفوائد المذكورة سابقًا	5.328.000
المبلغ الذي دفعته الحكومة البريطانية	3.977.000
قيمة النفقات الحقيقية	6.770.000 جنيه

([2]) روما، A S، مصر، الجانب السياسي، تقرير الإسكندرية، 10 سبتمبر 1869.

الفوائد في الاعتبار. ومن المؤكد أنه إذا تم احتساب تلك النفقات والفوائد، لتوافق الرقم الذي أعطاه مبعوثنا مع الرقم الذي أعطته الحكومة المصرية.

يتضح لنا من كل ما سبق، أنه حتى مع عدم قبول المبلغ الذي أشارت إليه الحكومة المصرية، وبإجراء حسابات أكثر اعتدالاً وفقًا للبيانات والشواهد الأوروبية، فإن القناة قد كلفت مصر على الأقل 400 مليون فرنك.

هذه الملايين الأربعمائة هي التي أنقذت القومبانية من الإفلاس.

تؤكد الاتفاقيات الموقعة بين إسماعيل وقومبانية القناة أن إسماعيل كان مستمرًا في تقديم يد العون للقومبانية، وأنه قدم لها مساعدة فعالة في أحلك الأوقات التي كانت تمر بها، سواء بتعديل مواعيد استحقاق التزاماته، أو عن طريق إعادة السندات الخاصة به إليها، أو في النهاية عن طريق دفع تعويضات وأرباح تمثل مصادر دخل جديدة. في الواقع لقد تنازلت القومبانية في المقابل عن جزء من الحقوق والامتيازات التي تتمتع بها؛ ولكن تلك الحقوق والامتيازات كانت في الأصل نابعة من الامتيازات المفرطة التي منحها سعيد بدون تفكير عميق في عواقبها.

من المؤكد أن عظمة وأهمية شق برزخ السويس أمران لا يقبلان النقاش؛ وسيظل هذا العمل للأبد عنوان مجد لسعيد وإسماعيل؛ بغض النظر عن كونها تكلفة لمصر. إن مشاركة مصر في رأس مال القومبانية؛ وتنفيذها القرار التحكيمى، واستعادة الامتيازات الممنوحة بإفراط؛ جميعها أمور كانت فوق طاقة استيعاب الخزانة المصرية. لقد أسهمت المساعدات التي قدمها إسماعيل للقومبانية، في إنقاذها من الإفلاس، وكانت شرارة البدء في إثارة الأزمة المالية المصرية، التي حولتها إنجلترا بمنتهى البساطة إلى أزمة سياسية. هذا جانب من تاريخ قناة السويس، الذي لم يؤخذ أبدًا في الاعتبار ولكنه جدير بالذكر. وعلى الرغم من قلة المؤرخين والسياسيين، الذين أزاحوا

الستار عن تلك النقطة، إلا أنه يوجد العديد من المصادر الموثوق بها، كما سبق وأشرنا. لقد ظلت الحقيقة واضحة أمام أعين القليل من المختصين؛ لكن الشعب العظيم كان يجهلها تمامًا، ومازال يجهلها. لذا لا أرى أنه من غير المجدي أن نقول كلمة في هذا الصدد.

بمجرد معرفة حكم نابليون الثالث، تأكد لدى الرأي العام وسوق المال أن الخزانة المصرية لم تعد في ظروف تسمح لها بسداد المبالغ الملتزمة بها، بدون الاستدانة من الخارج[1]، وكان هذا هو قرض 1864، الذي تم الاتفاق عليه بشروط مجحفة سبق الإشارة إليها.

ثم أكد ستيفين كيف Stephen Cave في تقريره الرسمي، أن الالتزامات التي كانت من المفترض أن يؤديها إسماعيل نحو قومبانية القناة هي التي دفعت الأخير للاتفاق على أول دينين في عامي 1864، 1868[2]. والرأي نفسه عبر عنه إي فارمان E.Farman، المذكور سالفًا، في تقاريره التي أرسلها إلى واشنطن وفى المجلد الخاص بمصر، قائلاً: " كان الهدف من القرض الأول الذي وقعته مصر هو الحصول على أموال من أجل قومبانية قناة السويس. وقد قامت الدولة بسداد فوائد هائلة على تلك القروض، استمرت ما يقرب من 40 عامًا، وكانت ملزمة أيضًا بالاستمرار في السداد لفترة طويلة غير محددة. كل هذه الأعباء التي أثقلت كاهل الشعب المقهور ناجمة عن الامتيازات التي كانت تبدو في ظاهرها بريئة. فقد كان من المقرر

([1]) فيينا، H H S، تركيا، ملف ΠX / 81، رقم 56 B، Buykdere، 15 أغسطس 1864؛ باريس، A.N، مصر، مجلد 34، الإسكندرية، 19 أغسطس و10 سبتمبر 1864.

([2]) ورد في نص الترجمة الفرنسية صفحة 32 من الكتاب الأخضر سالف الذكر.

وفقًا للاتفاق أن تقوم القومبانية بإنشاء القناة بالكامل، دون أن تتحمل مصر أي نفقات. لكن هذا هو قدر الأمم الضعيفة"[1].

عندما تحدث إسماعيل عن التضحيات الجسيمة التي قدمتها مصر من أجل قناة السوس كان يقول إنها: "سبب الأزمات المالية التي تمر بها البلاد حاليًا"[2]. وتؤكد هذا الرأي أيضًا العبارات التي أدلى بها وزير الإمبراطورية الحرة الشهير اميل اوليفييه Emile Ollivier عندما صرح بأن: "مبلغ الـ 84 مليونًا (التعويض المطلوب سداده للقومبانية بموجب القرار التحكيمى) كان عبئًا ثقيلاً على مالية مصر الصغيرة وسببًا في الأزمات المالية التي ستعاني منها في المستقبل"[3]. وكان لرئيس الوزراء الإنجليزي دزرائيلي Disraeli، كلمات لابد أن تؤخذ في الاعتبار فيما يتعلق بالتضحيات المادية التي قدمها الخديوي لمشروع القناة، في الوقت نفسه كان هو أكبر مستفيد من الارتباكات المالية التي يمر بها؛ وانتهت بحصوله بمنتهى السرعة وبمناورة ماهرة على أسهم القناة. ففي إحدى جلسات مجلس العموم المنعقدة بتاريخ 14 فبراير 1876، كان النقاش كما سنعرض في أحد الفصول القادمة، دائرًا حول شراء الأسهم المصرية؛ وبعد أن أشار دزرائيلي

---

(1) ELBERT E. FARMAN، *Egypt and its betrayal*، انظر ص 212؛ انظر أيضًا عمل L.GINOUX، *Une cause de la decadence des finances égyptiennes. La compagnie du Canal de Suez et ses agissements* 1879.

(2) W.BEATTY-KINGSTON، *Monarchs I have met* (لندن 1887، مجلد 2)، مجلد II ص 231.

(3) EMIL OLLIVIER، *L'Empire libéral*، VI، باريس 1902، ص 508.

إلى المساهمة الضخمة التي قدمتها مصر سواء بالعمل أو بالمال في سبيل إنجاح المشروع؛ أضاف: "أود أن أخبركم أن القومبانية قد حصلت بصورة أو بأخرى من الخديوي على العديد من الامتيازات الضخمة، وفى المقابل لم يحصل هو على شيء. وعلى كل ما النتيجة؟ النتيجة الوحيدة العائدة على الخديوي تتمثل، كما أشرت الآن، في مجموعة من الارتباكات والأزمات"[1].

وهذا ما تؤكده أيضًا الأحداث والأرقام التالية:

لقد ترك عباس لسعيد وضعًا ماليًا صعبًا؛ ولكن الوضع الذي تركه سعيد لإسماعيل كان مدمرًا. وإذا كانت خزائن الدولة فارغة بالفعل عند موت عباس، فعلى الأقل لم تكن البلاد مديونة؛ ومع أن سعيد هو الآخر ترك الخزانة فارغة، إلا أنه حمل خليفته ديون لا حصر لها أكثر مما يمكن تصوره[2]. لقد كان الوضع خطيرًا بالفعل عند جلوس إسماعيل على العرش، ولكنه أصبح عقب معاهدة 20 مارس 1863 وبعد القرار التحكيمي الصادر في 6 يوليو 1864 غير محتمل. فبموجب هذين القرارين أصبحت الحكومة المصرية مجبرة على أن تسدد شهريًا للقومبانية مبلغ 1.500.000 فرنك، بالإضافة إلى سدادها 6.500.000 في العام الواحد، فضلاً عن نفقات الخلاف القائم مع القومبانية، التي كانت باهظة. في عام 1864 كان على إسماعيل أن يقوم بدفع ما يلي من أجل الالتزامات الواجبة فقط تجاه مشروع القناة:

---

(1) HANSARD، *Parliamentary Debates*، السلسلة الثالثة، مجلد 227، ص 271.

(2) لتوثيق هذا الجزء من العرض ننصح القارئ بالاطلاع على أعمالنا: *Histoire de l'Egypte moderne*، مجلد III، فصل V، الصفحات من 93-123؛ و Précis، الفصل X، صفحات من 169-189.

	فرنك
- بموجب معاهدة 6 أغسطس 1860	4.314.305.96
-بموجب معاهدة 20 مارس 1863	18.000.000
-أول ميعاد استحقاق لمبلغ التعويض الذي قُدر بـــ84 مليونًا.	6.500.000
-كانت القومبانية تطالب بمبلغ 100 فرنك للسهم، وهو ما يلقى على كاهل الحكومة المصرية مبلغ:	17.764.200
الإجمالي	46.578.505.96

في السنوات الأولى من حكم إسماعيل، كانت الخزانة المصرية تحقق دخلاً يقدر بـــ150 مليون فرنك؛ لذا كان من المستحيل أن تواجه وتتحمــل مثل هذه النفقات الباهظة بالطرق المعتادة.

وإذا درسنا تاريخ المالية المصرية بجدية وعمق لمعرفة ما به مــن تعقيدات على ضوء التواريخ والوثائق الدقيقــة والمحايــدة، لظهــر الــدين المصري بمظهر آخر وعلى نطاق يختلف تمامًا عما نسب إليه. في الأساس كان سببه هو الالتزامات التي كان الخديو إسماعيل مجبرًا على الوفاء بهــا لقومبانية السويس بموجب الامتيازات التي منحها سعيد. ثم توالت بعد ذلــك تسوية الأمور السياسية، والإصلاح الاجتماعي، والمشروعات ذات المصلحة القومية. لقد وجه اللورد كرومر اتهامًا لإسماعيل بأنه "قــام بتبــذير جميــع المبالغ التي اقترضها، باستثناء الستة عشر مليون جنيه إسترليني نفقات قنــاة

السويس"[1]. وخلف اللورد كرومر بعض رجال الدولة، المعادين لإسماعيل، ولكي يبرروا سلوكهم وموقفهم ضد مصر، أظهروا الخديوي على أنه يسعى للحصول على قروض من أجل زيادة ثروته ولصرفها على ملذاته. لقد كانت كتابات تلك الشخصيات غالبًا ما تؤخذ في الاعتبار كأدلة وبراهين للتاريخ المحايد، مع أنها في الحقيقة لم تكن سوى شهادة تشوبها المصالح، ومذكرات، وحملات تشهيرية مغرضة.

لقد تحدث أصحاب تلك الكتابات عن ديون إسماعيل، فجردوها من احتياجات النظام الاستثنائي المفروضة على حكومته، ولم يعيروا أدنى اهتمام للإنجازات الضخمة التي حققها إسماعيل في جميع الميادين. وبتلك الطريقة كان عرضهم للوقائع من خلال منظور زائف تمامًا.

إذا تدبرنا جيدًا في أعمال المنفعة العامة التي نفذها إسماعيل والإنجازات المادية الضخمة التي شهدتها البلاد في ظل حكمه، والإصلاحات الإدارية والسياسية لصالح شعبه، وإذا اعتبرنا أن كل المشروعات العسكرية والفنية الضخمة كانت من أجل العلم، والتحضر وغزو إفريقيا الوسطى يتضح لنا عدم صحة الاتهام بالتبذير الموجه إلى إسماعيل، والأسطورة التي تعزو إلى الهيمنة الإنجليزية جميع الإنجازات التي حدثت في مصر الحديثة.

وإذا كان يجب توجيه اللوم إلى إسماعيل فاللوم الوحيد الذي يمكن أن يوجه إليه هو طموحه المبالغ فيه وحبه لبلده: فقد كانت تسيطر عليه رغبة في العمل كثيرًا وبسرعة من أجل نمو وتطور البلاد. كان هذا هو أحد أهم عيوبه، واعتقد أنه عيب لا يخلو منه الجزء الأعظم من كبار المصلحين. فقد كان سابقًا لزمنه وبني قومه.

---

(1) *Modern Egypt*، مجلد I، ص 13، سبق ذكره

ذكر كيف في تقريره المذكور سابقًا[1] أن الخديوي: قــد حــاول أن ينجز بموارد محدودة وفى أعوام قليلة، أعمالاً يلزم لتنفيذها أعوامًا طويلــة وتحتاج لخزانة أكثر ثراءً لتغطية نفقاتها."

كان صمويل بيكر Samuel Baker، المكتشف الإفريقــي الكبيــر يقول: " لقد حاول إسماعيل أن ينفذ بسرعة عمل يتطلب إنجازه سنوات طويلة من العمل الدءوب..... فكانت مملكة إسماعيل تعدو كعدو الفــرس بمنتهــى السرعة. وكان بمثابة الروح الدافعة للتقدم"[2].

حقًا، لم يكن من المعقول، من وجهة النظر الاقتصادية، توظيف مبلغ 2 مليار فرنك، على مدار 13 عامًا، في أعمال لم تحصــد الــبلاد ثمارهــا ونتاجها إلا بعد جيل أو اثنين. لقد كان برنامج الوالي يفوق قوة شعبه وموارد بلاده، لذلك على الرغم من كون مصر أغنى بلد في الشرق الإســلامي، ألا أنها ظلت دائمًا أرضًا ضيقة للمزارعين. لم يكن هــذا الطمــوح المفــرط، طموحًا شخصيًا بل كان ذا نزعة وطنية، ومع ذلك كان سببًا في الكثير مــن المصائب لإسماعيل.

هناك العديد ممن يؤيدون أو يعارضون السياســية الماليــة للخــديو إسماعيل، ولكن الشيء الوحيد الذي لا خلاف عليه أن العمل الذي أنجز كان لا غنى عنه وضروريًا لتطور البلاد. "في الفترة من 1864 إلى 1878 ادخل

---

(1) Libro verde، انظر ص 20، Mc COAN، انظر صــــــفحات 384، 385.

(2) Reform of Egypt، في" The Fortnightly Review"، 1 نوفمبر 1882، ص 527.

إسماعيل على البلاد تعديلات غير عادية، عيبها الوحيد أنهـا كانـت أكثـر سرعة من أن تستوعبها الشئون الإدارية؛ ولكن هذا التغيير كان سببًا في كل تطور حدث بعد ذلك، ووضعت بذلك أول بذرة لرفعة مصر في المستقبل"[1].

حول هذا الموضوع كانت ملاحظات إسماعيل شخصيًا هي الأكثـر دقة حيث قال: "عندما صعدت على العرش قمت بدراسـة وضـعي بعنايـة شديدة. وكان هدفي الأساسي هو أن أطور موارد مصر وأحسـن ظـروف شعبي. وحتى أصل إلى تحقيق هذا الهدف كان من الضروري أن انفق مبالغ طائلة.

" لكنني أتساءل أيضًا: إذا كنت قد قمت بعمـل تلـك الإصـلاحات بطريقة متواضعة ومستمرة حتى اليوم، هل كان من الممكن لمصر أن تحتل المكانة التي تشغلها حاليًا بين الأمم الأوروبية؟"[2]

حقاً ماذا كان سيصبح وضع مصر بدون طموح إسماعيل الكبير؟ إذا كانت الإصلاحات التي تم إنجازها أو بدء العمل بها في ظل حكمه قد وزعت على فترة أطول من الوقت، حتى وإن بدا ذلك أكثر عقلانية، لمـا امتلكـت مصر الشخصية المستقلة، التي نبع منها وعيها القومي، وكانت الشيء الوحيد الذي أنقذها من الانصهار التام في الهيمنة الأجنبية. إذا كانت كـل أعمـال المنفعة العامة الضخمة، ومحاكم الإصلاح، والتوسع في السودان، والاستقلال شبه التام عن تركيا، وتحديث الحياة المصرية، وغيرها من الإصلاحات، قد

---

(1) BAKER، المذكور آنفا، ص 539.

(2) W.BEATTY-KINGSTON، *Monarches I have met* (لندن 1887، مجلد 2)، مجلد II ص 247 و 233.

أنجزت خلال العشر أو العشرين عامًا التالية، لمـا أسـفرت عـن النتـائج المرضية نفسها؛ بل إن إمكانية تنفيذها لم تكن لتتوفر أبدًا. لقد أتم إسـماعيل العمل الذي بدأه محمد علي؛ لجعل مصر دولة مستقلة حتى تشعر بعظمتهـا وأهميتها، وأن يحول الشعب إلى أمة. فبدون عمل إسماعيل، لمـا امتلكـت مصر الشخصية اللازمة التي تمكنها من التصدي للتدخل الخارجي. ولاختفت مصر ككيان سياسي مميز.

فضلاً عن أن نية إسماعيل كانت في أن يستفيد بمرور الـزمن مـن الإصلاحات التي قام بإدخالها، حتى يستغنى عن رأس المال الأجنبي في بلده ويوفر الموارد الضرورية لمواصلة مشروعاته. لم تكن حساباته خاطئة. فقد حقق في مصر انطلاقة اقتصادية وأخلاقية لا يمكن تجاهلها. ويرجع الفضل في التطور الذي تشهده البلاد في عصرنا هذا إلى عمل إسماعيل.

يعد هذا التطور ثمرة من ثمار أعمال إسماعيل. فـإذا وجـه أحـدنا النظر إلى وادي النيل، تتجلى أمامه، حية ومنيعة مظاهر الخيـر وأعمـال الخديوي الرائع، الذي أثبت بمرور الزمن ومع الأحداث المتتابعة، أن عملـه كان حجر الأساس في كيان مصر الحديثة، ومصدر ازدهارها المتقدم. ولولا الفوائد الربوية التي كان يحصـل عليهـا أصـحاب المصـارف الإنجليـز والفرنسيون والأهداف السياسية للقوى الأوروبية، لاسيما إنجلترا، لاسـتطاع إسماعيل بلا شك أن يتجاوز الأزمة المالية التي كان يمر بها. وهـذا، كمـا سنرى فيما بعد، هو الحكم الذي أصدره جميع الخبراء الذين اخضعوا الموقف المالي المصري في نهاية عصر إسماعيل إلى دراسة قاسية، بدءًا من الخبير الإيطالي أنطونيو شالويا Antonio Scialoia انتهاءً بالإنجليزيين اليـوت Elliot وكيف Cave.

وهكذا لم يحتفظ إسماعيل لنفسه إلا بالعمل الشاق من أجل إرساء أسس رخاء مصر في المستقبل، بدون أن تتاح له فرصة أن يجنى ثمار مجهوداته. وكما يقول المثل اللاتيني: "هكذا أنتم، وليس لكم أنتم(*)". وببعد نظر، يتراءى لنا أن إسماعيل قد أتم عملاً لن تظهر فائدته المحققة إلا بعد وفاته. وبالنسبة لجميع أعمال إسماعيل، يمكن أن تكرر ما لاحظه فاينر Wiener فيما يتعلق بالسكك الحديدية المصرية: "من المؤكد أن الخديوي أنفق أموالاً طائلة وكانت البلاد تمر بظروف اقتصادية يرثى لها. لقد استشرف الخديوي حاجات البلاد الملحة بإنشاء السكك الحديدية، ولكن بعد أن انصلح الموقف، عادت الأمور إلى نصابها وسمحت له سياسة أكثر حكمة بالوصول إلى المرحلة الملائمة من مشروع مد السكك الحديدية.

"هكذا قطع بسرعة مذهلة، ولم يكن بإمكانه أن يفعل غير ذلك، مرحلة مدهشة من التطور".(1)

(*) Sic vos non vobis، ومعناها "انتم وليس لكم أنتم" أصل العبارة اللاتينية تنسب إلى الشاعر فرجيل الذي كان قد كتب قصيدة مديح لأحد السادة الكبار ووضعها على عتبة بيته، فادعى الأخير أنها من تأليفه، فكتب فرجيل هذه العبارة ثلاث مرات، ولما لم يفهم أحد معناها أكملها بقول: هكذا أنتم الذين تصنعون الأعشاش أيها الطيور وليس لكم أنتم- أنتم الذين تفرزون العسل أيها النحل وليس لكم أنتم – أنتم الذي تصنعون الأصواف أيتها الأغنام وليس لكم أنتم، وأنتم الذين تحرثون الأرض أيها الثيران، وليس لكم أنتم" أي أن السيد الكبير لم يصنع المديح لنفسه، ولكن صنعها له شاعر، فأصبحت العبارة مثلاً يضرب لم يزعم ملكية شيء ليس ملكا له (المراجع).

(1) L.WIENER، *L'Egypte et ses chemins de fer*، بروكسل 1932، ص 93.

هذا الاستطراد ضروري للفهم الصحيح للأحداث التي سبق عرضها أو التي سنقوم بعرضها. جميع الأحكام والملاحظات التي وردت به متوافقة تمامًا مع التقارير التي أرسلها ممثلو القوى غير المهتمة بقهر مصر إلى حكوماتهم حول سياسة إسماعيل كما أنها متطابقة مع رواية المؤرخين لتلك الفترة الذين كانوا على دراية كبيرة بإحداث الشرق.

ونذكر من بين هؤلاء الدبلوماسيين دي مارتينو De Martino الإيطالي الجنسية، والنمساوي شرايناز Schreiner، والأمريكي فارمان Farman [1]. لم يكن المؤرخون الذين يستوعبون الوضع ويحكمون لصالح سياسة إسماعيل، بالقليلين، وقد سبق وأن ذكرنا بعضًا من أسماء هؤلاء. والآن نستشهد بشهادة واحد منهم فقط يدعى ستانلي لينبول وهو واحد من أكبر المستشرقين الإنجليز في القرن الماضي، الذي لخص حكمه على إسماعيل، في منفاه في ففوريتا Favorita بالقرب من نابولي، في العبارات الآتية: "إنه رجل ذو مهارة مؤكدة، مستمدة من مقدرة غير عادية على الإدارة، يقدر تمامًا أهمية الحضارة الغربية، بدافع من حماس طبيعي مزروع في أحفاد محمد علي، ويبدو أن الخديوي السابق كان حاكمًا من الصعب أن ترى مثله مصر بعد الفتح العربي"[2]. وفي كتاب رائع عن تاريخ مصر في القرن التاسع عشر، تعرض المؤرخ الألماني الحديث أ.هازنكلفر

---

[1] ورد في أعمالنا التي سبق الإشارة إليها، *Précis de l'histoire d'Egypte*، مجلد IV، و*Histoire de l'Egypte moderne*، مجلد III، العديد من الفقرات التي تضمنتها تقاريره.

[2] STANLEY LANE-POOLE، *Egypt*، لندن 1881، صفحات من 178-179.

A.Hasenclever لأحداث مملكة إسماعيل وقام بتقييمها بمنتهى الدقة والحيادية.(1)

ولكن هناك حملة تشهير مضللة ستجعل الأجيال القادمة تستمد معلوماتها وأحكامها عن فترة حكم إسماعيل من خلال كتابات اللورد كرومر واللورد ميلنر ودو فرايسينيه de Freycinet و دي بينيديتي، الذين لعبوا دور الخصم والحكم في الوقت نفسه(2).

نعود مرة أخرى للموضوع الأساسي، فيجب علينا عند تقدير حساب النفقات التي تحملتها مصر في القناة ألا نغفل الأنفس البشرية التي راحت ضحيتها والأضرار التي لحقت باقتصاد البلاد من تطبيق نظام السخرة، والذي ظل معمولاً به لسنوات عدة في أعمال البرزخ. بالإضافة إلى ذلك يجب أن نشير إلى النفقات التي تحملها محمد علي لمساندة البعثات العلمية إلى أرسلها دي نيجريللي وتالابوت إلى البرزخ باسم جمعية الدراسات، والمصاريف التي أنفقها سعيد على الدراسات التي كان يقوم بها أعضاء اللجنة الدولية في مصر وأعمالهم ورحلاتهم.

من المفترض أن يذكر في الحساب الإجمالي لتكاليف القناة أن الدراسات والأعمال التمهيدية قد بدأت بتمويل من جمعية الدراسات، لاسيما

---

(1) *Geschichte Aegyptens im 19. Jahrhundert, Halle 1917*

(2) ليس من المعقول أن يرد في كتاب ذو قيمة كبيرة وواسع الانتشار، حول السياسة البحر متوسطية للقوى الأوروبية، فيما يتعلق بمسألة شق برزخ السويس، الحكم التالي على إسماعيل:" بعصر إسماعيل بدأ عهد الشغف الشديد، والكرم السخي في سبيل تحقيق أحلامه الخيالية المجنونة .

الفريق الإيطالي – النمساوي – الألماني، وبالتالي لم يكافئ دي نيجريللي على العمل الجليل الذي قام به.

وعندما نتدبر هذا الرقم الضخم الخاص بالدراسات، والأعمال والمصاريف التي أنفقت على ربط البحرين، من أجل تحقيق الطابع العالمي المرجو من المشروع، يتضح لنا زيف ادعاء المساهمين بأن نسب الأرباح الهائلة التي حصلوا عليها على حساب التجارة الدولية، إنما هي المكافأة الملائمة لمبلغ الـ200 مليون التي دفعوها؛ ونرى أيضا مدى سخافة وخطأ زعم المساهمين الفرنسيين، من أن القناة قد تم تنفيذها بأموال الفرنسيين ولذلك فهم لا يتخيلون ولو لثانية واحدة، أن تنتزع الشركة من يد من تحمسوا لإنشائها بمنتهى الشجاعة متحملين المخاطر في سبيلها.(1)

من المؤلم حقًا أن نرى حتى الآن، في المطبوعات الإيطالية والنمساوية، ما يشير إلى المشاركة الحصرية لرأس المال الفرنسي في إنشاء قناة السويس، ويوجد أيضا من تجرأ على الحديث عن مشاركة رأس المال الانجليزي.

من الناحية السياسية لم تكن النتائج المترتبة على فتح قناة السويس أقل خطورة بالنسبة لمصر. فلم يتبع سعيد سياسة محمد علي، الذي كان يرفض دائمًا إعطاء أي امتياز لأي شركة أجنبية أو البدء في الأعمال بدون أن يحصل مسبقًا من القوى العظمى على ضمانات أكيدة حول الحياد المطلق للقناة. إن إنشاء بوسفور يربط بين البحر المتوسط والبحر الأحمر ويصل

---

(1) انظر جريدة "Temps" العدد الصادر بتاريخ 18 ديسمبر 1938، و *"Journal des Débats"* بالتاريخ نفسه.

مباشرة بين العالمين، سيزيد من أهمية مصر الجغرافية وسيعمل على إثـــارة الأطماع الخارجية أكثر.

من المؤكد أن شق البرزخ قد أعلا من شأن مصر ووضـــعها فـــي المرتبة الأولى من حيث الأهمية في شبكة الاتصالات العالمية؛ ولكـــن فـــي الوقت نفسه قد قذف بها داخل ترس التعقيدات الغربية.

كان إسماعيل يريد أن يواصل سياسية محمد علي الحكيمة وأن يصلح الأضرار الناجمة عن استهتار واستخفاف سعيد. ورغبة منه في الحـــد مـــن الحقوق الإدارية والسياسية التي تتمتع بها قومبانية القناة، وتحقيـــق الحكـــم الذاتي المصري في مواجهة الباب العالي، من أجل الارتقاء بدولتـــه، كـــان إسماعيل يسعى لأن يقدم لمسألة القنـــاة ولمصـــر الحـــل الوحيـــد السـليم والمضمون: كان يأمل أن يضمن للطريق الجديد وللبلد بأسرها طابعًا عالميًا مستقلاً، بعيدًا عن أي تدخل أو سيطرة خارجية أجنبية.

لماذا وكيف فشلت مشروعات الخديوي؟ هذا ما سنتعرض لـــه فـــي الصفحات المقبلة.

[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]

الفصل الخامس والعشرون

تطور حركة الملاحة عبر القناة

خلال السنوات الأولى لم تتوافق حركة الملاحة عبر القناة مع التوقعات الوردية التي كانت منتظرة بوجه عام. فقد بالغ دي ليسبس وآخرون، ربما لهدف جدالي ودعائي، في توقعاتهم المتفائلة حول حجم حركة المرور، معزيًا إلى القناة، منذ لحظة الافتتاح، وظيفة وأهمية لن يتطوروا إلا فيما بعد. توقع دي ليسبس أن تصل حركة المرور في بادئ الأمر إلى 3 ملايين طن في العام الأول من بدء النشاط؛ وأن يتضاعف حجم حركة المرور بعد افتتاح القناة بعامين؛ مؤكدًا أنه في عام 1870 لن تقل الحمولات التي ستعبر القناة عن 6 ملايين. ولكن في الواقع لم يصل الرقم إلى 6 ملايين طن إلا في عام 1885 فقط.

هذا الأمر لا يثير أي دهشة. فلم يكن ممكنًا سوى بضربة من عصا سحرية أن تغير حركة المرور في فترة قصيرة اتجاهها القديم الذي تسلكه منذ قرون عديدة. فبالإضافة إلى التردد الناشئ سواء بسبب الرسوم المفروضة على الركاب أو للروح المعادية لكل ما هو جديد في بعض المجتمعات، فأي تغيير مفاجئ تعارضه أسباب فنية.

منذ لحظة افتتاح قناة السويس، كانت الملاحة عبر الشرق منحصرة بالكامل تقريبًا في السفن الشراعية، التي كان طريق القناة بالنسبة لها أقل نفعًا ومحفوفًا بالمخاطر. كانت الزوارق الشراعية تقوم برحلاتها للشرق عن طريق رأس الرجاء الصالح مستفيدة من الرياح والتيارات البحرية، بنفقات أقل وبسرعة نسبية وأمان أكثر. فلم يكن لديهم وقود يدخرونه؛ وإذا كانت مسألة كسب الوقت لها أهميتها فهي لم تكن بالنسبة لهم حقيقة واضحة. لقد كانت الزوارق الشراعية تخاطر باحتمال الغرق في بعض الأحيان باجتيازها

طريق رأس الرجاء الصالح؛ ولكن استخدام طريق القناة كانت المخاطر بــه أشد. التيارات الشديدة والرياح العاتية في جبل طارق وخصوصًــا طريــق البحر المتوسط كانت تسفر عن مخاطر لا تعد ولا تحصى. كما أن التحســن الملحوظ في الأحوال الجوية وعدم وجود رياح في البحر الأحمر، وهو مــا كان يستمر أحيانًا لأسابيع كاملة، كان له أيضًا تأثير جذب قليل. في بعــض الأحيان كانت الزوارق الشراعية، بعد أن تسدد رسوم العبور التي تبلــغ 10 فرنكات للطن وللراكب، تأخذ وقتًا أكثر من الذي كانــت ستســتغرقه عنــد استخدامها طريق رأس الرجاء. فضلاً عن أن عبور القناة كــان يســتغرق يومين، والزوارق الشراعية لم يكن في استطاعتها أن تتحرك ذاتيًا في القناة، والزوارق ذات الحمولة الصغيرة كان يجب أن يتم سحبها بواسطة الخيــول، والزوارق ذات الحمولة الضخمة كانت تحتاج لأن تقطر. هذه عملية معقــدة جدًا بالنسبة للسفن الشراعية الضخمة، خصوصًا أن القناة لم تكن عريضــة بالقدر الكافي لتستوعب غاطسها. ولتلك الأسباب كانت الزوارق الشــراعية الكبيرة التي ستقوم برحلة لمسافة طويلة تتجنب طريق القنــاة. وظــل هــذا الموقف مستمرًا إلى أن أكدت الملاحة البخارية هيمنتها؛ وهو ما حدث عــام 1875. ومنذ ذلك الحين تطورت الملاحة البخارية بسرعة مذهلــة، وبــدأت أيضًا شئون القناة في الازدهار، حتى إنها فاقت أي توقعات وردية؛ في حين تعرضت الزوارق الشراعية لأزمة خطيرة، ألا وهي أزمــة أســعار النقــل البحري عام 1876، فلم يعد لها استخدام كافٍ في الطريق القديم.

كل هذا سبق وأن توقعته اللجنة العلمية الدولية؛ ولكن دي ليسبس بما لديه من قصور في المعرفة، لم يعر الاهتمام الواجب لتلك النقطة من التقرير، الذي ورد به ما يلي[1]: " الاعتراضات الجادة الوحيدة، التي أثيرت حول طريق السويس تتمثل في أنه من الممكن أن تواجه الملاحة الشراعية العديد من العقبات في مضيق جبل طارق. ولكن في التصور الذي وضعناه، والذي أصبح الآن في منتصف طريق التحقيق، تنهار جميع الاعتراضات. فحينما لا يجدي الشراع، تتجاوز السفن ذات المحركات المروحية، بدون أي صعوبة، جميع العقبات، سواء تيارات جبل طارق، أو الرياح الموسمية في بحر الهند. وليست قناة السويس التي ستدفع بهذا التحول. بل على العكس فإن استخدام محركات الدفع المروحية هي التي سوف تقضي حتمًا على هذا الحاجز" .

في الواقع كانت السفن البخارية أو التي تعمل بقوة الدفع الآلية هي الأكثر ملائمة، ولكنها كانت مضطرة لترك طريق رأس الرجاء الصالح واستخدام طريق القناة، وذلك لأن الأخير يختصر المسافة بطريقة ملحوظة، ولم يكن يمثل لها المخاطر التي تتعرض لها السفن الشراعية، كما أنه كان يمنحها ميزة مهمة وهى الإقلال من استخدام الوقود، الذي كان مقتصرًا آنذاك على الفحم، الذي يشغل حيزًا كبيرًا. والإقلال من كمية الفحم اللازمة للرحلة، يوفر في السفينة مكانًا أكبر للبضائع؛ وهذا يعود بمكاسب ضخمة على أسعار تأجير السفن؛ وتراكم الأرباح والمكاسب الناتجة عن عدد الرحلات الأكبر بسبب قصر المسافة. وقصر المسافة يؤدى إلى ميزة أخرى: تقليل المخاطر وكذلك تقليل نفقات التأمين. وكان لتلك السرعة القصوى والرحلات المتتابعة بعض التأثيرات الإيجابية على تطور حركة تبادل العملات وعلى بعض

([1]) تقرير اللجنة الدولية، سبق ذكره.

المظاهر الأخرى في الحياة الاقتصادية للشعوب، وهى ليست محل دراسة الآن.

ونفهم من ذلك أن هجر طريق رأس الرجاء الصالح طريق القناة، كان متناسبًا تناسبًا طرديًا مع هجر الملاحة الشراعية لصالح الملاحة البخارية. إن تطور الملاحة البخارية وتطور حركة المرور عبر القناة أمران متوازيان وكلاهما له تأثير كبير على الآخر. وإذا كان حقيقيًا أن الملاحة البخارية قد شجعت حركة المرور عبر القناة، فإن من الحقيقي كذلك أن القناة قد عجلت باستبدال الملاحة الشراعية بالملاحة البخارية. لكن ربما من الخطأ أن نعتقد أن الزيادة السريعة في حركة المرور مع الشرق عبر القناة قد اعتمدت على ترك رأس الرجاء الصالح. القناة فقط هيأت ظروفًا مواتية لظهور القوى والاتجاهات المتعددة التي تعمل في وقتنا الحالي على زيادة حركة التجارة الدولية. بل يمكننا أن نقول إن القناة نفسها كانت ثمرة لتلك القوى والاتجاهات.

وتحقق الاضطراد المستمر في حركة السفن عبر الطريق البحري الجديد من ناحية الحجم وتنوع المواد، خصوصًا وأن القناة أصبحت في غضون سنوات قليلة أهم خط رحلة جغرافي سياسي في العصور الحديثة، والطريق التجاري الرئيسي الذي شارك في الانقلابات في الحياة الدولية. وبالتالي عاد البحر المتوسط للدخول في دائرة الاقتصاد العالمي الكبيرة، مستعيدًا أهميته ولكن بصورة أكبر كمركز جذب ونقل، وكحلقة وصل والتقاء طرق المواصلات نحو العالم المأهول بالسكان.

أصبحت القناة ومعها البحر المتوسط، الطريق الوحيد بين أوروبا وإفريقيا الشرقية، وبلاد العرب، وإيران، والهند، واندونيسيا، والصين، وجزر الهند، واليابان، وأستراليا، ونيوزيلندا. كما كانت تسلك الطريق نفسه السفن التجارية التي تمر بين أمريكا الشمالية والبلاد الواقعة على سواحل المحيط الهندي. لذا يمكننا أن نقول إن حركة النقل عبر القناة أمر يهم ويخدم بطريقة مباشرة 4 قارات هي: أوروبا، وأسيا، وأستراليا، وإفريقيا، كما يخدم أمريكا أيضًا بطريقة غير مباشرة.

يمتد النطاق الاقتصادي لقناة السويس ليشمل جميع أنحاء الكرة الأرضية. وبالنسبة لاتحاد البحرين، فقد ساعدت القناة على ربط المحيط الأطلنطي بالمحيط الهندي عن طريق البحر المتوسط. وبذلك امتدت الرقعة الاقتصادية، إلى أهم مسطحين مائيين في الكرة الأرضية، حيث لا يمكن مقارنة المحيط الهادي بمساحاته الشاسعة الممتدة بالمحيطين الآخرين.

يعتبر المحيط الأطلنطي في الشمال هو حلقة الوصل بين أمريكا الشمالية وأوروبا؛ ولم يعد البحر المتوسط مجرد أهم ميناء في قناة السويس، في حين أصبح المحيط الهندي المحاط بثلاثة كتل هي أسيا وإفريقيا وأستراليا، مركزًا حقيقيًا لعالم ملئ بالحياة والثراء.

ووسط هذا الكم الهائل من العلاقات القارية، تحتل شبه الجزيرة الإيطالية المنطقة الأكثر أهمية، نظرًا لكونها مغمورة بالكامل بالمياه، وباعتبارها حاجزًا للأمواج يمتد من الشمال إلى الجنوب، في وسط البحر المتوسط تمامًا. وهذا الموقع يوضح كيف كان شرطًا أساسيًا للحياة في إيطاليا المشاركة الحرة في التدفق الهائل لحركة الملاحة التي تمر أمام أبواب منازلهم.

هذا التدفق ينحصر في ممر ضيق وإجباري في قناة السويس، ولــه اتجاهان، أحدهما من الشمال - إلى الجنوب، والآخر من الجنــوب - إلــى الشمال، أي البضائع المرسلة من أوروبا وإفريقيا وأمريكا إلى أسيا وإفريقيــا واوقيانوسيا من جانب، ومن الجانب الآخر البضائع التي تصل من اوقيانوسيا وأسيا وإفريقيا لترسل إلى أوروبا وإفريقيا وأمريكا.

وبدون الدخول في تفاصيل دقيقة نستخلص أهم الخصائص الرئيسية لحركة المرور عبر القناة[1]. ولكن وقبل أي شيء يجب أن نحدد ما هو أول وأسرع تأثير لافتتاح القناة وهو كما سبق وأشرنا، يــتلخص فــي اختصــار المسافات. وهذا يتضح جليًا من الجدول التالي:

جدول (I)

اختصار المسافة نحو بومباي (بالكيلومتر)

من	رأس الرجاء	قناة السويس	المسافة المختصرة	النسبة المئوية
استانبول	27145	8010	19135	70
تريستا	26522	10413	16109	61
مرسيليا	25802	10564	15238	59
لشبونه	23807	11125	11125	53
لندن	26477	15130	11347	43
أمستردام	26477	13795	12582	45
نيويورك	27590	16736	10854	44
هامبورج	20801	11902	8899	43

([1]) تم التوصل إلى تلك الحقائق والمعلومات من الإصدارات الرسمية الخاصة بالشركة العالمية لقناة السويس، لاسيما من النشرة التي تصدر كل عشرة أيام والوثائق الإحصائية.

في عام 1870 عبرت القناة عدد من السفن تبلغ حمولتها 436.000 طن، ولكن بعد ذلك ارتفع المعدل حيث وصلت الحمولة في عام 1938 إلى 34.418.000 طن. و فيما يلي نوضح كيف تطورت حركة المــرور فـــي الفترة من (1870 - 1938):

جدول(II)

إجمالي حركة المرور في الاتجاهين

عام	السفن المارة	الحمولة (ألف طن)	عام	السفن المارة	الحمولة (ألف طن)
1870	486	437	1928	6084	31906
1875	1494	2010	1929	6274	33466
1880	2026	3057	1930	5620	31669
1885	1885	6336	1931	5216	30028
89-1885	3344	6286	1932	5032	28340
94-1890	3568	7800	1933	5423	30677
99-1895	3387	8808	1934	5663	31751
04-1900	3769	11424	1935	5992	32811
09-1905	4079	14072	1936	5877	32379
1910	4533	16582	1937	6635	36491
1913	5085	20034	1938	6171	34418
1915	3708	15266			
1920	4009	17575			
1925	5337	26752			

يتضح من هذا الجدول أن عدد السفن التي عبرت لم يتزايد بالتناسب مع حجم الحمولة بالطن، وذلك يرجع للزيادة المستمرة في حجم السفن، ولذا كانت زيادة الحمولة تقلل النفقات العامة للنشاط.

ومن المهم دراسة مساهمة الدول الأوروبية في هذا التـدفق الهائـل الذي حدث في حركة المرور.

لقد لاحظنا بالفعل أنه قبل افتتاح قناة السويس كانٍ من المتعارف عليه أن أوروبا الشرقية الجنوبية هي أكبر مستفيدة من الطريق الجديد على حساب أوروبا الغربية واوقيانوسيا. ولكن الأحداث لم تؤكد تلك التوقعات التي كانت في غاية البساطة: فمن أجل تحديد حجم تجارة إحدى الدول، تدخل في اللعبة العديد من العوامل الأخرى بالإضافة إلى المسافة.

وإذا نظرنا إلى حركة الملاحة في القناة خلال الفترة مـن 1870 – 1880، نجد أن القوى الأربعة التي كانت تحقق استفادة من القناة هي كالتالي:

إنجلترا	76.1 %	من الحمولة الإجمالية
إيطاليا	2.7 %	من الحمولة الإجمالية
فرنسا	8.3 %	من الحمولة الإجمالية
هولندا	4.1 %	من الحمولة الإجمالية

كانت إنجلترا تحتل المركز الأول بدون منازع بمساهمتها في حركة المرور العالمية بأكثر من الثلثين. وهكذا أصبح العالم عبارة عـن جماعـة تجارية تستظل بالراية والاستغلال البريطانيين.

لقد كان انهيار العلم الإنجليزي أمرًا مطردًا بثبات، باستثناء فترتين: الأولى فترة احتلال مصر والثانية فترة الحرب العالمية؛ حيث أجلته أسـباب عسكرية بحتة. لقد ربحت إنجلترا الكثير باحتكارها للأسواق، وهو ما لم يكن ممكنًا لها أن تحتفظ به أكثر من ذلك، لاسيما بعد أن بـدأت بـاقي القـوى

الأخرى تشارك في النشاط التجاري العالمي.

وفيما يلي نعرض بعض الحقائق والنسب المئوية الخاصة بالعديد من الدول في السنوات نفسها:

جدول (III)

الحمولة بالآلاف

	1875	1899	1913	1925	1929	1935	1938
بريطانيا العظمى	1.476	6.586	12.052	16.016	19.114	15.734	17.357
إيطاليا	58	133	846	1.416	1.525	6.077	4.625
ألمانيا	32	1.070	3.35	1.791	3.455	2.692	3.134
هولندا	90	418	1.287	2.699	3.544	2.316	3.018
فرنسا	161	598	927	1.628	2.165	1.774	1.748
النرويج	14	124	93	371	701	1.389	1.484
الولايات المتحدة	4	68	--	811	705	541	387
اليابان	1	225	343	1.066	951	823	675
اليونان	--	8	--	166	187	444	790
الدنمرك	14	58	--	360	403	429	488
السويد	8	0.6	--	262	367	--	323
روسيا	18	171	--	--	104	--	136
النمسا	65	266	928	--	--	--	--
الإجمالي	2.010	9.895	20.034	26.762	33.466	32.800	34.500

جدول (IV)

النسب المئوية

	1875	1899	1913	1925	1929	1935	1938
بريطانيا العظمى	73.5	66.6	60	59.9	57.1	48	50.3
إيطاليا	2.9	1.3	4.2	5.2	4.4	18.5	13.4
ألمانيا	1.6	10.8	16.7	6.9	10.3	8.2	9
هولندا	4.5	4.2	6.4	10	10.5	7.06	8.8
فرنسا	8	6.1	4.6	6	6.4	5.4	5
النرويج	0.7	1.3	0.4	1.	2	4.2	4.3
الولايات المتحدة	0.2	0.7	-	3	2.1	1.6	1.1
اليابان	0.04	2.3	1.7	5	2.8	2.5	1.9
اليونان	-	0.07	-	0.06	0.5	1.3	2.2
الدنمرك	0.7	0.59	-	1.3	1.2	1.3	1.4
السويد	0.4	0.006	-	0.9	1.1	-	0.9
روسيا	0.9	1.7	-	-	0.3	-	0.4
النمسا	3.2	2.7	4.6	-	-	-	-

احتلت فرنسا المركز الثاني في الأعوام الأولى فقط، ولكن هذا المركز انتقل بعد ذلك إلى ألمانيا أثناء الفترة السابقة لحرب 1914 - 1918؛ وبعد تلك الفترة، انتقلت هولندا للمركز الثاني، الذي انتزعته بدورها من إيطاليا في عام 1936، على إثر الحرب الإثيوبية حيث حققت 20 % من حركة المرور العالمية في القناة.

من المهم في حركة المرور هذه أن نميز الاختلاف بين طبيعة المواد والبضائع الخاصة بالتيار الشمالي الجنوبي والأخرى الخاصة التيار الجنوبي الشمالي. وبغض النظر عن الحقائق التاريخية التي ترجع للقرن الماضي، نعرض حجم التدفق عبر الاتجاهين خلال الأعوام التالية:

الجدول (V)

العام	من الشمال إلى الجنوب	من الجنوب إلى الشمال	الإجمالي
1910	8.429	14.006	22.43
1913	11.320	14.453	25.775
1917	1.339	5.436	6.775
1922	8.192	13.168	21.360
1926	9.804	15.605	25.409
1929	12.896	21.620	34.516
1930	9.434	19.077	28.511
1931	7.377	17.955	25.332
1932	6.314	17.318	23.632
1937	10.157	22.619	32.776

من الملاحظ أن هناك تفوقًا في الكم في التيار الجنوبي- الشمالي، الذي يختلف أيضًا في الكيف عن التيار الشمالي - الجنوبي. يمكننا أن نقول إن البلاد الغربية بوجه عام كانت مصدرة لبعض المنتجات: الآلات، المعادن، الزجاج.....الخ، التي تطرح ثقافة علمية عالية، وكوادر التقنيين من أصحاب الخبرات الطويلة، ورؤوس أموال تسمح بتنفيذ الأعمال لن تؤتي ثمارها إلا على الأمد البعيد. ومن جانبه كان الشرق يمثل أكبر منتج للمواد الخام (الأولية) سواء كانت مواد أولية من أصل زراعي مثل الحبوب، وبذور الزينة، والتيل (منسوجات)، أو مواد أولية ذات أصل معدني مثل الزيوت المعدنية والمنجنيز ....الخ. ويبدو جليًا هنا دور البحر المتوسط كطريق

مواصلات رئيسي بين البلاد الغربية الصناعية والشـــرق الزاخـــر بـــالمواد الأولية.

عمومًا هذا التوازن قابل للتعديل، حيث لوحظ أن هناك اتجاهًا فـــي البلاد الشرقية لتشجيع الصناعة، بينما، تبذل بعض الـــدول الغربيـــة جهـــدًا ملحوظًا، لأسباب سياسية، لكي تكتشف في أراضيها المواد الخـــام اللازمـــة لحياتها عن طريق تنمية الزراعة، والعثور علـــى بـــدائل، مثـــل المطـــاط الصناعي والبترول التركيبي... الخ. في خين يحاول آخرون ممارسة سياسة إمبريالية.

الطابع الرئيسي لقناة السويس ليس محل خلاف، ولكن بعض الظروف قد ظهرت لتخفف من حدة الاحتكار الذي كان تمثله القناة. فلم يعد الطريق إلى الهند مقتصرًا فقط على المرور بقناة السويس، ولكن أيضًا بالخطوط الجوية والبرية المارة بفلسطين. قبل نشوب الحرب العالمية الثانية كانت شركة بريتيش تانكر Tanker هي أكبر عميل للقناة وتقوم بنقل بترول إيران إلى إنجلترا. لم يعد البترول ينقل في السفن ذات الخزانات فحسب، بل تطورت عملية النقل وأصبحت تتم أيضًا عبر أنابيب البترول. وأنبوب البترول الذي ينبع في حيفا بفلسطين ليس أقل أهمية من قناة السويس بالنسبة لنقل البترول.

فضلاً عن أنه، منذ حوالي 5 أعوام قبل الصراع الحالي، بدأ جزء من حركة المرور في العودة إلى طريق رأس الرجاء الصالح القديم لتجنب دفع الرسوم الجمركية الباهظة التي كانت تفرضها قومبانية القناة بلا هوادة أو رحمة. وكانت بعض السفن الأخرى، إذا أتيحت لها فرصة الاختيار، تفضل استخدام قناة بنما لأنها غير مكلفة بنفس القدر. تلك العودة للطرق القديمة المعتادة، التي كانت مهجورة لفترة من الزمن، قد أصبحت ممكنة بسبب

التقنيات الفنية الحديثة، وبالتحديد بعد إدخال استخدام البترول في السفن البخارية، وخصوصًا السفن ذات المحركات. فالسفن التي تسير بالمازوت ليست بحاجة لأن تتزود باستمرار مثل السفن الأخرى التي تستخدم الفحم، كما أن تزويدها يتم بطريقة أسرع وأبسط. ومع أنها تكسب من اختصار مسافة الطريق أكثر من السفن التي تسير بالفحم، إلا أن اختلاف الوقت ليس مبررًا لرسوم العبور الباهظة التي تفرضها قناة السويس. في 6 يونيو 1983 أعلن الماركيز دي فوج De vogue، رئيس القومبانية، في الجمعية العمومية أنه: "من بين الأسباب المختلفة التي تؤثر على ظروف الملاحة البحرية، يجب أن نضع في المقام الأول، الاستخدام الأكثر انتشارًا للزيوت المعدنية كوقود. وهكذا تم تعديل مسألة تزود السفن بالمؤن بطريقة ملموسة. بالنسبة لبعض المقاصد، وبعض طرق المرور، التي تسمح بتباعد أو إلغاء محطات توقف طويلة، مثل طريق رأس الرجاء الصالح أو قناة بنما، أصبحت مفضلة على قناة السويس، فلم تستطع التسهيلات في رسوم العبور تعويضها".

ولو أن احتكار القناة أوشك على أن يفقد طابعه العالمي، فإنه يحتفظ به، وبل يزيد من أهميته باستمرار، بالنسبة لأمة أوروبية وحيدة:- وهي إيطاليا. كان للطرق البحرية غلبة كبيرة على الطرق البرية في حركة التصدير الإيطالية. وفي عام 1938 شكلت الطرق البحرية 84% من إجمالي الصادرات الإيطالية، بينما لم يمر عبر باقي المعابر البرية سوى 16% فقط.

ومن الضروري ومن العدل أيضًا، أن يكون لإيطاليا ممر حر في البحر المتوسط التي تقوم عليه حياتها: ولكن إنجلترا باحتلالها لموانئ البحر المتوسط والقومبانية بفرضها رسوم باهظة على المرور عبر قناة السويس استطاعا أن يحبسا إيطاليا في البحر المتوسط. وكانت إنجلترا بالأخص تعتبر إيطاليا أسيرة وتابعة لها. ولا يمكن لأي دولة على وعي ودراية بمكانتها أن تتسامح في موقف هكذا. وبمنتهى الدقة والفطنة توقع فينشنزو كوكو Vincenzo cuoco منذ بداية القرن الماضي أن تكون "الضربة القاضية الوحيدة والحقيقية التي ستوجه لإنجلترا هي بعث إيطاليا".

وقد استمرت حركة البعث الايطالية وتطورت بفضل الفاشية(*)، التي جعلت من تحرير إيطاليا من القيود الإنجليزية في البحر المتوسط، توجهًا أساسيًا لسياستها الخارجية.

(*) تم تأليف الكتاب ونشره في عصر الفاشية في إيطاليا، وتحت حكم موسوليني، وفي ذلك الوقت لم يكن مصطلح الفاشية معيبًا، لأنه كان الاسم الرسمي للحزب والنظام الحاكم في إيطاليا، وفي أدبيات تلك المرحلة كان هناك توافق بين فئات من الإيطاليين وحكومتهم، ومن بينهم كتاب وأدباء ومؤرخون (المراجع).

الفصل السادس والعشرون

الصراع على الحمولة ولجنة استانبول الدولية عام 1873

كانت السنوات الأولى من الإدارة، تمثل، كما سبق وأشرنا، العديد من العقبات بالنسبة للقومبانية.

لقد حققت حركة المرور عبر القناة معدلاً أقل بكثير مما هو متوقع لها، كما كانت الرسوم التي يتم تحصيلها منخفضة بطريقة لا تفي حتى بسداد فوائد الأسهم، التي انخفض سعرها من 272 حتى وصل إلى 168 فرنكًا. ولهذا شُن هجومًا شرسًا ضد القناة، ودارت العديد من المناقشات حول مستقبلها، وكان هناك العديد من الآراء التشاؤمية تحيط بموقف القومبانية وإدارة رئيسها. في عام 1870، العام الأول من التنفيذ، حدث عجز في الميزانية يقدر بمبلغ 6 ملايين فرنك، وكان من المتوقع أن يرتفع هذا الرقم ليصل إلى 14.500.000 في عام 1871. وفى ظل تلك الظروف الحرجة التي تمر بها القومبانية، كان هناك اتجاه ينادي بتصفيتها وبيع القناة.

في تلك الأثناء تقدمت الحكومة الإيطالية باقتراح أن تقوم القوى العظمى التي يعنيها بشدة أمر حركة المرور عبر القناة باستخلاصها لإدارتها تحت حكم لجنة دولية[1]. والدليل الأكثر وضوحًا على المبادرة التي قامت بها حكومتنا، قدمه دي ليسبس شخصيًا، في خطابه لممثلي القومبانية بتاريخ 22 ديسمبر 1871، ولذا نرى من الضروري تقديمه كاملاً:

---

(1) اقتراح الحكومة الإيطالية مشار إليه في مذكرات تاريخ القناة؛ كما تحدث عنه بإسهاب أكثر B.AGLIETTI في "*Oriente Moderno*"، سبتمبر 1940، صفحات من 417-421: *Una iniziativa italiana nel 1871 per il riscatto della Compagnia del Canale di Suez da parte delle potanze maritime.*

"كانت مسألة استعاده قناة السويس هي موضوع العديد من الأسـئلة، التي وجهت إليّ منذ فترة من قبل المساهمين.

"ومن السهل علي أن أجيب علي تلك الأسئلة بإطلاعكم علـى تلـك المذكرة التي سلمت إلى وزير إيطاليا للشـئون الخارجيـة فـي 7 نـوفمبر الماضي.

وإليكم هذه المذكرة:

"لقد أرسلت بالفعل إلي خديوي مصر مشروع مذكرة حـول مسـألة استرداد قناة السويس، التي طرحت في إحدى جلسات البرلمان الإيطالي.

" لم ترفض القومبانية العالمية صاحبة الامتياز طلب الشـراء هـذا، ولكنها كانت علي استعداد، في إطار مصلحة التجارة العامة ومساهميها، أن تقوم بدراسة المقترحات التي ستقدم إليها من القوي العظمي المعنية بـالأمر في حالة ما إذا توصلت القوي العظمي إلي اتفاق فيما بينها علـى أن تقـوم الحكومة الإيطالية هي بتقديم المبادرة.

"كان خديوي مصر، متحفظًا على هذا الحل الصعب تحقيقه، ولذلك لم يبد رأيه بصورة نهائية، ولكنه أجاب بأنه قد بدأ بالفعل اللجوء إلي الصـدر الأعظم.

"وعلى الحكومة الإيطالية أن تحدد الرد الذي تراه ملائمًا لها في هذه العروض المبدئية."

"ويمكن للمرء أن يدرك من خلال تلك الوثيقة أن القومبانية لم تتقـدم باقتراحات لأي شخص. وبالنسبة لهذه العروض، فإنه إذا توصـلت القـوي المعنية إلى اتفاق، سوف يتم تقديمها إلـى جمعيـة المسـاهمين العموميـة، باعتبارهم الملاك الوحيدين لتلك القيمة الضخمة المتزايدة يوما بعد يوم"[1].

هذه المبادرة التي قامت بها الحكومة الإيطالية، على الرغم من كونها لا تمتلك حتى الآن أي مستعمرة في القناة، تدل عل مدى وعيها التام بمـدى الأهمية التي يمثلها هذا الطريق بالنسبة لمستقبل إيطاليا، وبدافع من رغبتهـا في منع خطر رؤية القناة تقع في يد الإنجليز. في 30 ديسمبر 1870، أبلـغ القنصل الانجليزي العام في مصر، الكولونيل ستانتون، حكومته بأنـه فـي حديث له مع الخديوي حول الأزمات المالية التي تمر بها القومبانيـة، أكـد الخديوي أن الوسيلة الوحيدة لتخطي تلك العقبة هـي بيـع القنـاة لشـركة انجليزية. وشجع ستانتون هذا المشروع وصرح بأنه على استعداد تـام لأن يبذل قصارى جهده في سبيل إنجازه[2]. وعلى الرغم من أن قيادة البحريـة، ووزارة التجارة، وشركة الهند كانوا ميالين إلى تشجيع ستانتون في مباحثاته، إلا أن الحكومة بدت معارضة للموقف تمامًا.

كانت الشائعات تروج حول منح القناة لشركة إنجليزية حتى قبـل أن يكتب ستانتون إلى لندن، وكان لها صدى كبير في الجرائـد. وحـول هـذا الموضوع توجه ممثلنا في مصر دي مارتينو إلى نوبار بسؤال صريح، حيث

([1]) VOISIN BEY، سبق ذكره، المجلد II، صفحات من 4-5.

([2]) BLUE BOOK، *Egypt* ، 1876، رقم 2، مرفق: مراسلات خاصة بعرض دي ليسبس بيع قناة السويس، 1871-1872، رقم 1، من الكولونيل ستانتون إلى Earl Granville، القاهرة، 30 ديسمبر 1870.

أكد له الأخير أنه لم يفكر مطلقًا بجدية في بيع القناة. وعلى كل حال رأى دي مارتينو أن من واجبه أن يحيط الحكومة الإيطالية علمًا بكل مــا يجــرى[1]. وبدورها اقترحت الأخيرة، على الحكومة المعنية أن يتم بيع القنــاة لشــركة دولية، تحاشيًا لوقوع القناة تحت سيطرة دولة واحدة، وهي الدولة الإنجليزية. وقد لاقى هذا المشروع قبولاً واستحسانًا من دي ليسبس شخصيًا، حيث اقتنع بأنه من الأفضل لمصلحة القناة أن تكون في أيدي شركة دولية عن أن تكون في أيدي شركة إنجليزية. وفى خطاب آخر مؤرخ في 20 إبريــل 1872، يتضمن إشارة لما ورد في الخطاب السابق بتاريخ 22 ديسمبر 1871، تحدث دي ليسبس عن إمكانية منح القناة للدول العظمى، ولــم يــورد أي إشــارة لاحتمال بيعها لشركة إنجليزية. وهذا هو ما عبر عنه قائلاً:

"من بين الشائعات التي انتشرت بلا هوادة حول قناة السويس هنــاك شــائعة يبدو أنها اختفت بفضل الردود العديدة للقومبانية، وهي تتعلــق ببيــع قنــاة السويس التي ألحت الشائعة على نسبته إلى رئيس الشركة ومجلس إدارتها.

" في رسالة دورية موجهة لمراسلي القومبانية بتاريخ 22 ديسمبر الماضــي، أكد الرئيس على الأمرين التاليين:

"1- أن الشركة لم تقدم عرضًا لأحد.

" 2- وإذا فيما بعد، قُدمت إليها عروض من قبل القوى الأوروبيــة، ســوف يختص المساهمون في الجمعية العمومية باتخاذ القرار الذي يناسبهم.

"لم يحدث أي شيء يغير من هذا الموقف.

---

(1) روما، A S، مصر، خطاب القاهرة، 24 ديسمبر 1870.

"أعتقد أن من واجبي في إطار إمدادكم بالتوضيحات، أن أحيطكم علمًا بحقيقة المساهمين الذين سيتحركون بهذه الطبعة الجديدة من مشروع بيع القناة".[1]

في أحد الخطابات الموجهة إلى الخديو إسماعيل، اقترح دي ليسبس أن يتم بيع القناة عن طريق الحكومة الايطالية إلى القوى الأوروبية لإعطائها الطابع الدولي[2].

وللأسف لم يدخل المشروع الايطالي حيز التنفيذ، وهو ما كان سيضمن لأوروبا في حالة تنفيذه، مستقبلاً أكثر هدوءًا وأمانًا وسيوفر لها الخير الكثير، وذلك بسبب المكائد التي دبرتها إحدى القوى التي كانت تهدف لأن يكون لها وحدها التحكم السياسي والعسكري في القناة. وإذا كنا قد شاهدنا بعض من البراهين والأدلة على ذلك في الفصول السابقة، فسنرى أكثر في الفصول التالية. في ذلك الوقت بدا أن الاقتراح الإيطالي قد باء بالفشل بسبب معارضة الباب العالي الذي أعلن، عن طريق سفيره المقيم في لندن، منذ 10 يناير 1872، أنه: " لم يوافق من الأساس، على بيع القناة أو حتى على إنشاء إدارة دولية على أراضيه. ومن جهة أخرى، لم يكن لدى ليسبس الحق في إثارة مسألة من هذا النوع، لأنه ليست له صفة سوى أنه

(1) VOISIN BEY، سابق ذكره، المجلد II، انظر أيضًا BOUNICEAU، *Les actionnaires doivent-ils vendre le Canal de Suez et à quel prix, ou valeur réelle du Canal*، باريس 1872.

(2) BLUE BOOK، *Egypt*، 1876، رقم 5، نشر بمعرفة اللورد Tenterden في المراسلات المنشورة الخاصة بقناة السويس.

صاحب الامتياز، ولكن قناة السويس شركة مصرية وبالتالي خاضعة للقوانين المتبعة في الإمبراطورية"[1].

عندما نفكر في حالة الخضوع والاستسلام التي يتسم بها الباب العالي تجاه انجلترا دون الأخذ في الاعتبار أن الأخيرة، عندما تشاء، تقدم الاحتجاجات باسمه، يمكننا أن نستنتج بسهولة ما هو المصدر الحقيقي لاعتراض الحكومة التركية. ومبدأ المستفيد من الجريمة ينطبق هنا تمام الانطباق. كما تحدثت المجلة الإنجليزية الشهيرة "Quaterley Review"، عن مشروع بيع آخر لقناة السويس، مؤكدة أنه حدث بسبب " كمية المياه الباردة التي سكبتها عليه الحكومة الحالية".[2]

في الوقت نفسه أثارت تلك الأزمات المالية التي تمر بها القومبانية، مسألة بدأت تشغل القومبانية حتى قبل افتتاح القناة: وهي مسألة قياس الحمولة، التي تبدو في ظاهرها بسيطة ولكنها ذات أهمية بالغة. فالأمر سيحدد إذا كانت المصالح الشخصية للمساهمين هي التي ستسيطر على إدارة القناة أم مصالح التجارة العالمية[3].

---

(1) BLUE BOOK، *Egypt*، 1876، رقم 2، مرفق الوثيقة رقم 32.

(2) مجلد رقم 142، يوليو-أكتوبر 1876، "The Suez Canal an international highway"، ص 436.

(3) أهم وثائق عن مسألة الحمولة هي الوثائق المصرية: القاهرة A A E ، قناة السويس، ملف رقم 2: I، 1868-1873؛ II، 1874-1878: والقضاء 10/19. وهناك العديد والعديد من الوثائق الدبلوماسية الخاصة بالدول المعنية، قد تم إلقاء الضوء عليها في الوثائق الدبلوماسية، شئون قناة السويس، مجلدات رقم 104، 106،105 في BLUE BOOK، *Egypt*، 1876، رقم 2 ورقم 5: في مراسلات وزارة الخارجية، وبعض

لقد منح الفرمانان الأول والثاني للقومبانية الحق في تحصيل ضرائب على السفن والأشخاص التي تعبر القناة. وينص البند رقم 17 من الفرمان الثاني على:

"تعويضًا للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التي كلفت بها بمقتضى هذا الفرمان، نرخص لها من الآن وطيلة المدة التي تتمتع فيها بالالتزام... في أن تفرض وتتقاضى عن المرور في القنوات والمرافئ التابعة لها رسوما للملاحة والإرشاد والقطر والسحب... مع مراعاة الشروط التالية:

(1)- تحصل هذه الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة.

(2)- تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها في عواصم البلدان التي يعنيها الأمر وفي مرافئها التجارية الرئيسية.

الملفات التي قامت الوزارة المشتركة بعرضها على الوفود، 8 إبريل 1874، فيينا 1874. في تلك الفترة نشرت العديد من المقالات و المذكرات عن تلك المسألة، في إطار اهتمام الرأي العام والصحافة بتلك المناقشات. لم تغطي الدراسات الحديثة عن القناة سوى جانب ضئيل من تلك المسألة: ولكن السيد CHARLES-ROUX، قد عالجها باستفاضة في المجلد II، الفصل X، وكذلك VOISIN BEY الذي خصص مجلدًا بالكامل لهذا الموضوع، ولكن المؤلفان، شأنهما شأن باقي المؤلفين الفرنسيين، كانا متحيزين لزعم القومبانية أن الوقائع لم يتم تغييرها. ويعتبر عمل Voisin إعادة تقديم للعديد من الوثائق الأصلية.

(3)- لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات عن كل طن سعة من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين"[1].

وقبل دراسة هذه المشكلة من المهم تفسير بعض الاصطلاحات التي ستتردد كثيرًا في هذا الموضوع، فمثلاً ما هو المقصود بـ" طن سعة من حمولة السفينة؟" أو ما هو الحجم الذي يعادل سعة الطن إذا كانت طرق تحديده تختلف من بلد لآخر؟ هل حجم الطن النموذجي محدد، وكيف يمكن تحديد عدد الأطنان بكل سفينة إذا كانت أنظمة القياس هنا أيضًا تختلف من بلد إلى آخر؟

في أكتوبر 1868، أي قبل افتتاح القناة للملاحة بأكثر من عام كامل، شكل رئيس القومبانية لجنة سميت باسم" لجنة الملاحة" مهمتها دراسة ظروف ومستقبل استغلال القناة. وكان من بين الأهداف التي دعت اللجنة لإبداء رأيها فيها مسألة طريقة قياس الحمولة. وحول تلك النقطة قدمت اللجنة ردها في تقرير مؤرخ في 14 نوفمبر 1868: "مسألة إيجاد نظام موحد للحمولة في الوقت الحالي ليس من اختصاص هذه اللجنة وإنما يجب وضعه أمام لجنة دولية في المستقبل. وترى اللجنة أنه لحين أن تتوصل هذه اللجنة الدولية لنظام عالمي موحد للحمولة، يجب على شركة قناة السويس أن تعتمد على

([1]) من الواضح أن مصطلح أطنان الحمولة أو ببساطة الطن، العائد على السفن، لا يعادل، كما هو في النظام المتري العشري، 1000 كجم؛ ولكنه وسيلة لقياس السعة ويختلف من بلد إلى أخرى، وقد أصبح الآن يساوى 100 قدم مكعب إنجليزي، أي ما يعادل 2.832 متر مكعب. وبالتالي فأن الحمولة بالطن المفروضة لا تعنى وزن البضائع المنقولة.

الحمولة الواردة بمستندات السفينة دون تمييز في العلـم كأسـاس لتحصـيل الرسوم"[1].

وبناءً على هذا البيان طبقت الشركة النظام المقترح بعد افتتاح القناة على أساس ما تحمله السفينة من شهادات حمولة رسمية لتحصـيل رسـوم المرور، أي السعة المتوفرة للحمولة مع استبعاد الحيز الذي يشـغله العمـال والماكينات... الخ. تلك السعة يطلق عليها في اللغة الإيطالية الحمولة الفعلية، وفى اللغة الفرنسية الحمولة الصافية، وهى عكس الحمولة الكلية التي تمثـل السعة الكلية للسفينة. ويجب أن نشير إلى أن تشابه المصطلحات في اللغـات المختلفة ليس دقيقًا تمامًا بسبب تنوع تقدير الفراغات مـن الحمولـة الكليـة للتوصل إلى الحمولة الفعلية.

وقبل أن ينقضي العام الأول على افتتاح القناة، قـررت إدارة القنـاة عمل دراسة جديدة لمسألة قواعد احتساب رسوم المرور. وفى الحقيقة ترتبت على هذه الدراسة مجموعة من المعلومات مفادها أن الحمولة الرسمية الواردة بمستندات السفينة، والتي تتخذها الشركة كأساس لتحصيل رسوم المرور، هي أقل بكثير من السعة الفعلية لحمولة السفينة. وبذلك تتحمل القومبانية خسـائر جسيمة؛ فضلا عن أن الحمولة الرسمية تختلف وفقًا للجنسـيات المختلفـة؛ لدرجة أن بعض السفن المتشابهة كانت تختلف عن مثيلاتها في الرسوم.

من المؤكد أنه كانت هناك مباحثات متبادلة بين العديد مـن الـدول للتوصل لنظام موحد لقياس الحمولة، ولكن القومبانية كانت تريـد إصـلاحًا سريعًا، ولذا شكل الرئيس لجنة فحص مهمتها "دراسة موضـوع الحمولـة ومعرفة ما إذا كان من المجدي عدم تغيير طريقة تحصيل الرسوم المتبعـة

---

(1) VOISIN، سبق الإشارة إليه، مجلد II، ص 58.

مؤقتًا، وما إذا كان من الممكن الاعتماد على مستندات السفينة لتقدير سعة السفن."

وفي الوقت نفسه، قام الرئيس بهدف إمداد اللجنة بكافة المعلومات اللازمة لهذه الدراسة، بفتح تحقيق(استفتاء) مباشر حول تلك المسألة لدى الغرف التجارية بالدول المعنية، بخطاب مؤرخ في 23 أغسطس 1871، متسائلاً إذا كان من الأنسب تطبيق نظام موحد لقياس الحمولة؛ وما إذا كان هذا النظام هو النظام الإنجليزي، وهل سيؤدي ذلك إلى زيادة في تعريفة المرور أم لا. كان عدد الردود التي وصلت من الغرف التجارية الإيطالية 6، في مقابل 4 فرنسية، و3 إنجليزية، و2 روسية، و2 هندية، وواحدة ألمانية، وواحدة بلجيكية، وواحدة دانمركية. وفي تلك الردود التي بلغت 20 ردًا، كان هناك إجماع على تطبيق نظام موحد لقياس سعة السفن، مع التوصية بأن يكون هذا النظام هو النظام الإنجليزي وأن يتم تطبيقه على جميع الدول، مع رفض أي زيادة في رسوم المرور. وحول تلك النقطة الأخيرة أعلنت بعض الغرف التجارية أن القومبانية يجب أن تلجأ إلى تخفيض الرسوم؛ في حين أعربت الغرف التجارية الإيطالية التي تمتاز بسعة الأفق عن رغبتها في وجود نظام يسمح بتخفيض الرسوم، كما حدث بالنسبة لشركتي سوند Sund واسكوت Escaut، بشرط تعويض القومبانية عن جميع النفقات والخسائر التي تعرضت لها؛ ويبدو أن الوصول إلى تلك النتيجة ليس أمرًا مستحيلاً بفضل تنافس جميع الأمم.

في 20 يناير 1872، أعلنت لجنة التحقيق في تقريرها أن النظام الإنجليزي المعروف باسم "مورسوم Moorsom" هو النظام المتبع في تقييم سعة السفن بدقة. ووافقت الشركة على بيان اللجنة، وفى 17 مارس 1872 نشرت لائحة جديدة، بموجبها لن تدفع السفن الضرائب بدء من 1 يوليو المقبل على أساس الحمولة المدونة في مستندات السفينة، بل على أساس حمولتها الفعلية من البضائع، وهو ما حدده نظام مورسوم[1].

وقد لاقت تلك اللائحة قبولاً عند نشرها، كما حصلت الشركة على تأييد العديد من الأطراف في هذا الموضوع. من الواضح أنها كانت ستؤدى إلى تحسن ملحوظة في الموقف آنذاك، بالقضاء على التفرقة في المعاملة التي كانت موجودة بين سفن الدول المختلفة.

ولم تمض شهور قليلة حتى تنبهت بعض الحكومات والشركات الملاحية لخطورة الخطوة التي أعلنتها الشركة باحتساب الحمولة الكلية للسفينة العابرة للقناة كأساس لتحصيل الرسوم بدلاً من الحمولة الصافية السابق اتخاذها. لأن تطبيقها كان يؤدى إلى زيادة في الحمولة الخاضعة للضرائب بنسبة تتراوح ما بين 30 إلى 60%. في البداية كان يبدو أن دي ليسبس قد يخفض الرسوم من 10 إلى 6.5 أو 7 فرنكات، وبتلك الطريقة ستصير الملاحة عبر القناة أكثر إنصافاً وبأقل رسوم.

([1]) الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، تحقيق حول مسألة الحمولة. مجموعة من الوثائق الخاصة بأعوام 1871،1870،1868، 1872، باريس 1872.

ولأن ذلك لم يحدث، فقد تحولت الموافقات التي كانت قد أعلنت من قبل إلى احتجاجات ضد قرار كان من شأنه زيادة الرسوم من 30 إلى 60% على السفن العابرة للقناة، وضد الحق نفسه الذي يخول للقومبانية أن تحل بسلطتها الخاصة مسألة تهم التجارة البحرية للعالم أجمع.

كان أول من أثار تلك الاحتجاجات الحكومة الإيطالية وشركة " مساجيري ماريتيم Messageries maritimes" الفرنسية. ونجد الحكومة الإيطالية تسارع فتبعث باحتجاجاتها إلى الإسكندرية والقسطنطينية، حيث وصلت تلك الانتقادات إلى دي ليسبس عن طريق بيان من جانب الحكومة المصرية. وقد ورد في هذا التقرير أن: "معاليه مقتنع تمامًا بأن مجلس إدارة الشركة إذا ابتعد عن نص الفرمان، الذي يقر طريقة القياس المقترحة، فإنه سيكون أول من سيعود إلى تطبيق تلك الطريقة أو على الأقل يؤجلها لحين أن تتخذ جميع الأطراف التي شاركت في سند الامتياز، قرارها التي دُعيت لإقراره".

وعلى الفور أجاب دي ليسبس، الذي كان متواجدًا آنذاك في مصر، مؤكدًا أن الأساس الذي تتبعه القومبانية في تحصيل الرسوم الملاحية المقدرة بعشرة فرنكات عن كل طن سعة من حمولة السفينة، مطابقًا تمامًا لما جاء في نص فرمانات الامتياز والقوانين الأساسية ولا يخرج عنها، وبالتالي فهي مصرة على المحافظة على حقها، وكل سفينة تمر عبر القناة بدءًا من يوليو ستكون مجبرة على سداد رسوم الملاحة بدون إبداء أي معارضة، وفقًا لقرار 4 مارس 1872، الذي نشر بصورة قانونية.

بعد ذلك بعدة أيام، وبالتحديد في 22 يونيو، طلبت الحكومة المصرية من القومبانية باسم الباب العالي" أن تؤجل اتخاذ أي تعديل خاص برسوم المرور".

لقد أعربت شركة" مساجيري ماريتيم" منذ 13 يونيو عن نيتها في التصدي لطريقة جباية الرسوم الجديدة في مذكرة قامت بتوزيعها على أوسع نطاق؛ وفى 26 من الشهر نفسه أقامت دعوى قضائية ضد شركة قناة السويس، مستندة في دعواها، أنه وفقا لسند الامتياز، تقدر رسوم الملاحة بـ10 فرنكات عن كل طن سعة من حمولة السفن، وهو نفس المشار إليه في مستندات السفينة. وأيدت المحكمة التجارية بالسين، التي كانت تنظر أمامها القضية، دعوى شركة "مساجيري ماريتيم"، بقرارها الصادر في 26 أكتوبر 1872، ولكن بعد أربعة أشهر ونصف ألغت محكمة الاستئناف الفرنسية حكم المحكمة التجارية، ورفضت طلب شركة "مساجيري ماريتيم" شكلاً وموضوعًا، وحكمت عليها بتحمل نفقات الدعوى الأولى والاستئناف. ولم تطعن الحكومة الفرنسية على هذا الحكم، التي كانت ترى أن هذا الحكم لمصلحة القومبانية[1]. ولم يدم انتصار دي ليسبس كثيرًا.

فبمجرد أن عُرف حكم محكمة الاستئناف الفرنسية، حتى ازداد الصراع حدة بين شركة قناة السويس، التي تؤيدها الدبلوماسية الفرنسية، ودبلوماسية بعض الدول البحرية الأخرى. وقد اتخذت إنجلترا طرف النزاع المعارض للشركة متبعة منهجًا يبدو بسيطًا ولكنه ذو تأثير فعال. ويتلخص هذا المنهج في اتحاد جميع الدول البحرية في تحالف قوي لإقناع السلطان بأن يجبر القومبانية على أن تقلع عن مزاعمها المبالغ فيها. واستجابة لتلك

---

(1) COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES، *La question du tonnage de capacité des navires au point de vue de la perception des droits de navigation dans le Canal de Suez* ، باريس 1874؛ تم عرضها مع العديد من الوثائق المرفقة.

النداءات والالحاحات التي وجهت إليه من جميع الأنحاء، دعا السلطان لعقد مؤتمر دولي بالقسطنطينية يضم الفنيين المتخصصين ليحددوا الطن النموذجي وليتوصلوا لطريقة موحدة لقياس سعة السفن. في الحقيقة لم تكن الدول المعنية بالأمر مهتمة فقط بتحديد الحمولة واختيار أفضل طريقة لقياس سعة السفن، بل كانت تتطلع أيضًا للتوصل إلى حل عملي وسريع لمسألة الرسوم، حتى تقلل الشركة من الرسوم. وعلى الجانب الآخر كانت الحكومة الفرنسية والقومبانية يصران على تحقيق هدف نظري بحت من وراء هذا المؤتمر، ألا وهو، الطن النموذجي وأفضل نظام لقياس سعة حمولة السفن لصالح الحقيقة العالمية للحمولة ومن وجهة نظر علمية ذات منفعة عامة، مع إعطاء الصلاحية للشركة لتحديد الرسوم والضرائب.

بعد نقاش استمر لعدة أشهر، تم الاتفاق على أن ينعقد المؤتمر في القسطنطينية، يهتم من ناحية بالتوصل لحل علمي دقيق لقياس تكعيب الأحجام، ومن ناحية أخرى يهتم بأمر العدالة والمساواة العامة، وما إذا كانت الطريقة التي تعمل بها القومبانية في تحصيل الرسوم تتوافق مع فرمانات الامتياز أم لا .

بعد ذلك أثار دي ليسبس العديد من الاحتجاجات ضد توصيات المؤتمر وقراراته، وبوقاحته المعتادة كان يلعب على الالتباس اللفظي، فتحدث عن "انتهاك العقد" و"محاولة إثارة تحالف دولي أجنبي ضد القانون العام والقانون الخاص"[1] و"مؤامرة سياسية ضد شركة حرة وخاصة"[2].

لم تكن الفرمانات عقودًا، ولكن مجرد سندات امتياز؛ والسلطات المانحة لهذا الامتياز، نقصد الخديوي والسلطان، كانا يمارسان صلاحياتهما الملكية متفقين على تفسير محدد لشرط الفرمانات؛ ونظرًا للطابع الدولي الذي يحمله هذا الطريق الكبير الذي افتتح أمام بحرية جميع الدول، كان من الطبيعي أن تشعر السلطتان بالتزام أخلاقي بألا تجري أي تعديل في شروط النقل بدون اتفاق مسبق مع القوى التي يعنيها الأمر، وبدون أن تتفاهم معها في حالة احتجاجها ورفضها للرسوم المفروضة. ومن أجل إعطاء ضريبة النقل الشرعية القانونية والشكل النهائي، اللذين يدحضان أي احتجاج أو نقد، أصبح اجتماع لجنة دولية تضم عددًا من الفنيين، وممثلي القوى ذات المصالح، أمرًا ضروريًّا تحتمه الظروف. وكانت تلك هي الأسباب والاعتبارات التي دفعت الباب العالي لأن يتلقى ما يصله من الحاجات من

([1]) في "الاحتجاج الذي وجهه دي ليسبس يوم 26 إبريل عام 1874 إلى وزارة الداخلية بالحكومة المصرية"، باريس 26 إبريل 1874. راجع أيضًا: *Contre l'injonction faite par le Khédive d'Egypte la Porte Ottomane à la Campagnie du Canal de Suez, d'avoir à se soumettre aux voeux émis par la commission internationale qui s'est réunie à* Costantinople, Lion, 1874.

([2]) محضر الجمعية العمومية المنعقدة بتاريخ 2 يونيو 1874، في Journal des Débats، بتاريخ 5 يونيو 1874.

كل صوب وجهة، لتدعوه لعقد جمعية دولية لتحقيق هدف مزدوج، نظـــري وعملي في الوقت نفسه، وهذا يتضح جليًا من الخطاب الذي أرسلته الحكومة العثمانية إلى ممثليها بالخارج في 1 يناير 1873، ومـــن التعليمـــات التـــي أصدرتها الحكومة نفسها إلى مفوضيها في المؤتمر[1]. لكن القومبانية كانـــت تسلك اتجاهًا وقحًا، فقد كانت تعتبر نفسها دولة عظمى لها الحق في إصـــدار وإملاء القوانين، ولا يجوز أن تتلقى تعليمات وأوامـــر، متناســـية الشـــعار المكتوب على العلم الخاص بها في بداية أيام الدعاية الإعلانيـــة: Aperire "terram gentibus"، الذي يعنى شق الأرض للنـــاس جميعًـــا. كـــان دي ليسبس يحارب من أجل الوصول إلى أعلى تعريفة جمركية وأقـــل خدمـــة، ويفرض الاحتكار على الصالح العام الدولي، وكان يهتم بالمســـاهمين علـــى حساب أصحاب السفن.

في السادس من أكتوبر عام 1873 اجتمعت اللجنة الدولية، وقـــدمت تقريرها بتاريخ 18 ديسمبر من العام نفسه. كانت قراراتها تمتاز بقدر كبير من الإنصاف؛ وكان من الممكن ألا ينشب أي صراع مـــع القومبانيـــة، إذا أخذت الأخيرة في الاعتبار المنفعة العامة، ولم تهتم فقط بمعايير الاســـتغلال والاستفادة. في الحقيقة كانت اللجنة تعلم تمام العلم أن نظام الحمولة الأكثـــر دقة من الناحية العلمية هو نظام مورسوم المعمول به في القومبانية بموجـــب اللائحة المؤرخة في 17 مارس 1872؛ ولكنها رأت أنه من غير المنصـــف تطبيق الضريبة على الوزن الكلي وليس على الوزن الصافي. ونظـــرًا لمـــا كانت تعاني منه القومبانية من عجز في الميزانية، منحتها اللجنـــة فرصـــة

---

(1) تلك التعليمات تمثل ملخصًا موجزًا للمسألة، انظر VOISIN BEY، مجلد II، صفحات من 136-142.

تحصيل رسم إضافي مؤقت يتراوح ما بين 3 أو 4 فرنكات في بادئ الأمر علاوة على الرسوم المعتادة، لتعويض خسائرها الناتجة عن الخطأ في تقدير الحمولة في الماضي، على أن يقل هذا الرسم الإضافي تدريجيًا كلما زادت الحمولة المارة بالقناة. وسيتم إلغاء هذه الرسوم الإضافية تمامًا عندما يصل صافي الحمولة في خلال عام واحد إلى 2.600.000 طن.

وقد وافقت جميع القوى، بما فيها فرنسا، التي سبق وأن امتنع مندوبوها عن حضور العديد من جلسات المؤتمر كنوع من أنواع الاعتراض، على تقرير اللجنة ووقعت عليه، وبعد أن صدرت قرارات المؤتمر أرسل الباب العالي إلى الخديو إسماعيل نص قرارات المؤتمر بعد التصديق عليها ليبلغ بها دي ليسبس. وفي 29 يناير 1874 بعث إسماعيل بدوره إلى دي ليسبس، الذي كان متواجدًا آنذاك في القاهرة، التعليمات التي وصلته، مرفقًا بها المحاضر وقرارات المؤتمر. وبعد يومين وصل رد دي ليسبس في خطاب مطول، حيث أعلن موافقته المبدئية على الاتفاق الذي توصلت إليه الاثنى عشر دولة المجتمعة في القسطنطينية شريطة أن تظل الرسوم الإضافية سارية طالما لم تتم الاستجابة للعديد من الشروط، التي وضعها هو، وهو ما يعنى إرجاء تطبيق قرارات اللجنة الدولية إلى أجل غير مسمى: ومن شأن الظروف التي تصورها دي ليسبس أن تجعل بإمكان القومبانية أن تقرر أنها لم يتم تلبيتها بالكامل؛ وفي تلك الأثناء تبقى رسوم صافى الحمولة التي ارتفعت بفضل الرسوم الإضافية مساوية لرسوم الحمولة الكلية. وبتلك الطريقة ستستمر القومبانية في تطبيق لائحة 17 مارس 1872 متجاهلة تمامًا قرارات اللجنة الدولية. اللعبة واضحة وضوح الشمس، ولكن السلطان بالاتفاق مع القوى العظمى، لم يرد أن يعير بالاً لخطاب دي ليسبس. وقد أرسل الكونت دي فوج De vogue سفير

فرنسا بالقسطنطينية، تلغرافًا إلى الدوق ديكاز Decazes وزير الخارجية، يخبره فيه:

"قرر مجلس الوزراء أن يرد على والي مصر بأن ينفذ الأوامر الأولية للباب العالي، تلك التي تحدد ثلاثة أشهر، بداية من الإعلان الأول، لسريان حسابات الطن التي اتخذها مؤتمر القسطنطينية. هذا القرار تم إعلانه بواسطة ممثلي إنجلترا والنمسا وألمانيا وإيطاليا".

لكن دي ليسبس ــ كعادته ــ لم يستسلم، وأعلن رفضه التام للدعوة الموجهة إليه من الخديوي، للتوقيع على الاتفاق؛ ولم يخف أنه في حالة استخدام القوة معه، فسوف يصدر أوامر رسمية لرجاله بالسماح فقط بمرور السفن التي تدفع الرسوم المفروضة كاملة. وهكذا صار هناك اقتناع تام بأن دي ليسبس قد يعترض طريق السفن المارة بالقناة. ولكن الباب العالي وباقي القوى، التي تحظى بتأييد إنجلترا، ظلت صامدة أمام ما يحدث، ودعا السلطان الخديوي لكي يستخدم جميع الوسائل الممكنة ليضمن تطبيق التعريفة الجديدة على أكمل وجه، وفى الوقت المحدد لها". ولم يرد السلطان على التلغراف الذي أرسله إليه دي ليسبس، ليحتج على التدخل التعسفي للقوى في شئون القومبانية الخاصة.

لم يكن الخديو إسماعيل يضيع وقته في الثرثرة، ولذا تمكن في غضون أيام قليلة من جمع قوة عدادها عشرة آلاف رجل وقام بوضعها بطول ساحل القناة، لتكون على استعداد للاستيلاء عليها في أي وقت لتؤمن مرور السفن، في حالة ما إذا تمادى دي ليسبس في عصيانه. ولكن الأخير أرسل في 25 إبريل برقية إلى مقر القومبانية بباريس قال فيها:

"بالنظر إلى الأوامر التي أصدرها الباب العالي بالاستيلاء على القناة، وبناءً على الاعتراض لحفظ حق المساهمين، فسوف يُطبق ابتداءً من 29، التعريفة الخاصة مع الضريبة الإضافية التي فرضها الباب العالي". ووافق المجلس على هذا القرار، الذي صدق عليه المساهمون في جلسة الجمعية العمومية بتاريخ 2 يونيو 1874.

لقد هُزمت القومبانية؛ وأمام سلوكه الأناني ورغبته في أن يدير الشركة وفقًا لمعاييره خاصة، كانت المصالح العامة للأمم تسيطر على طابع القناة وأهميتها العالمية.

لقد انحنت القومبانية بالقوة، ولكنها ظلت على عنادها ومعارضتها لقرارات المؤتمر. وكانت ترسل بصفة دورية كل شهر عن طريق الحكومة المصرية احتجاجًا إلى الباب العالي لتحمله مسئولية الخسائر الجسيمة التي تعرضت لها نتيجة تطبيق التعريفة الجديدة. وكان يسلم لكل سفينة تدفع الرسوم وفقًا للنظام المتفق عليه في اللجنة الدولية، طلبًا مصاغًا بطريقة عدوانية، تطلب منها السداد وفقًا للجداول القديمة. كانت القومبانية في مراسلاتها تصف الجداول الجديدة على أنها نوع من أنواع السرقة الدولية.

تلك المناهج المتغطرسة التي كان يسلكها موظفو القومبانية، كانت تثير ضيق جميع البلاد وسخطها، وفي إنجلترا كانت الحكومة تشجع على الاستيلاء بأي وسيلة على القناة، أو بإنشاء قناة ثانية خاضعة لإشرافها المباشر.

لم تتوقف الاحتجاجات المهينة التي كانت توجهها القومبانية ضد مصر والباب العالي والمستفيدين من القناة سوى في عام 1876، كما سنعرض في الفصول القادمة، عقب شراء الحكومة الإنجليزية للأسهم المصرية. وذلك عندما تم توقيع اتفاق بين الحكومة الإنجليزية والقومبانية في

21 فبراير، وبموجبه تم تعديل قرارات اللجنة الدولية لصالح القومبانية وتقرر أن يكون تقليل الرسوم الإضافية بطريقة أبطأ. وهذه هي البادرة الأولى لاحتكار إنجلترا لمصر، وللاتفاق الذي تم بينها وبين القومبانية ليقتسما فيما بينهما مهام استغلال القناة على حساب خسارة جميع الدول لاسيما أوروبا.

وهكذا فإن نجاح مؤتمر القسطنطينية، الذي يرسخ مبدأ أن إدارة القناة ليس من حق قومبانية خاصة، ولكن لخدمة مصالح عالمية خاضعة لتحكم دولي، سيصبح انتصارًا زائلاً.

يبدو أن جميع المساعي التي كانت تبادر ايطاليا بالقيام بها، لكي تضمن للقناة طابعها العالمي، الذي أعدت وأنشأت من أجله، ولكي تجعل مسألة إدارة القناة تحت سيطرة القانون الدولي، ستبوء بالفشل بسبب موقف الحكومة الإنجليزية والقومبانية. فعندما احتكرت الأولى السيطرة الإستراتيجية العسكرية، قامت الثانية عن طريق فرض الضرائب الباهظة بمنع اكتمال تدويل القناة، ذلك التدويل الذي نجحت أولى خطواته بلجنة القسطنطينية، وهكذا قاما باستغلال الشركة لصالحهما، بدلاً من المقرر لها، أي أن تعمل بحياد لصالح العالم بأسره.

وتلك هي القصة المحزنة التي سنتعرض لها في الفصول القادمة.

الفصل السابع والعشرون

شراء إنجلترا للأسهم المصرية

القصة التقليدية غير المرضية عن تجاهل الجدارة والاستحقاق الذي ناله الخديو إسماعيل لنجاح مشروع القناة، وضعت على كاهله أيضًا مسئولية خطيرة عن بيع أسهم القناة لإنجلترا. وهو حدث حقيقي: فقد باع إسماعيل أسهمه للحكومة الإنجليزية. ولكنه كان مضطرًا لهذا في ظل ظروف جعلت من تصرفه، حتى وإن كان غير مبرر، يستحق الأعذار المخففة. والحكاية التقليدية، على العكس، تفضل الصيغة الجاهزة الشائعة، القصيرة والمريحة، التي تكرر بصفة خاصة بالنسبة لبيع الأسهم، ما أكدته في جميع أعمال الخديوي. فلكي يرضى مرض جنون العظمة والرفاهية المصاب به، أثقل كاهله بالديون، حتى جاء عام 1875، ولم يكن يمتلك أي موارد ليسدد المستحقات العاجلة ويتجنب السقوط في الإفلاس، نقل ملكية أسهم القناة لصالح إنجلترا، مقدمًا لهم بذلك أول ذريعة للتدخل في الشئون المصرية.

في عام 1906 خصص شارل ليساج Charles Lesage، المفتش المالي والبروفيسور في مدرسة العلوم السياسية بباريس، مجلدًا كاملاً [1] عن صفقة أسهم القناة. هذا العمل معزز بالوثائق وممتع في قراءته؛ ولكنه يزيف الحقيقة. الحدث معالج في حد ذاته ولذاته بدون أن تربطه أي علاقة بالإصلاحات الجذرية والمشروعات الضخمة التي نفذت في عهد إسماعيل، والتي أبدى المؤلف تجاهها قلة تقدير واهتمام، وإن جاز القول يمكن أن نقول استهانة. العمل بالكامل قائم على إصدار أحكام على الخديوي الأول ووصفه

---

(1) *L'Invasion anglaise en Egypte, L'achat des actions de Suez*، باريس 1906.

بأنه: "المبذر الوحيد من نوعه" و"الإنسان الأكثر تبذيرًا في القـرن التاسـع عشر".

وفيما بعد اقتبس المؤرخون من كتاب ليساج، سواء بطريقة مباشـرة أو غير مباشرة، الأحكام نفسها التي أصدرها وغالبًا بالعبارات نفسها التـي صاغها. ويكفى أن نشير إلى اثنين من المؤلفين الفرنسيين المعاصرين، الذين تناولا تاريخ ومشكلات السويس بنبرة تعالى وعجرفة من على يقين بأنه على دراية تامة ببواطن الأمور: وهما اندريه كوسـتولاني André Kostolany واندريه سيجفريد André Siegfried.

وهذا هو ما عرضه الأول عن الأسباب التي أدت إلى بيع الأسهم:

" أمام عوائد غير متوقعة منحت لأحواله المالية يسرًا فاق المعتاد في ذلك الوقت، ورط إسماعيل نفسه في العديد من النفقات دون تبصر. أراد أن يناطح القوى الأوروبية العظمي فأهدر مبالغ هائلة في مصـروفات كماليـة أثناء التشييد ومن أجل تحقيق عدد من الأهداف الأخرى غير المقبولة عقلاً. لقد أراد استكمال سياسة محمد علي والارتقاء ببلده ليستقل بها تمامًا، وفـي سبيل ذلك لم يكن يخشى أي نفقات.

" ومع ذلك، علي غير رغبته أو ربما بسبب المصروفات، انتهي به الأمر إلى فقدان الاستقلال والعرش. بالإضافة إلى ذلك، كان إسماعيل، كمـا سبق وأشرنا مريضًا بداء التبذير منذ شبابه فقد أضاع ثروته من أجل حياتـه الشخصية أو من أجل مشروعه. ولكن هذا المشروع المـذهل لـم تدعمـه وترسخه سوي القروض. كان الخديو إسماعيل بالنسبة لأكبر المرابين صيدًا ثمينًا، لا يقل في ذلك عن سيده، سلطان زمانه.

" كانت إنجلترا تؤيد وتشجع ما يحقق لها جنون عظمتها. لذلك كانت تسعي دائمًا من خلال هذا المنطلق لتحقيق ما تسعي إليه السياسة الإنجليزية من أجل إخضاع مصر لسلطتها. وفي تلك الفترة التي وقع فيها الاتفاق المطروح للنقاش، لم يصل الدين المصري الذي ورثه عن سعيد إلى 3 ملايين جنيه كما كان فيما مضى، ولكن إلي 42 مليونًا"[1].

لم يكن اندريه سيجفريد، عضو المعهد والبروفيسور في جامعة فرنسا أقل قسوة ومغالطه من الآخر، حيث عبر عن رأيه قائلاً:

"لقد وجد الخديو إسماعيل، هذا المسرف، نفسه مضطرًا لسداد مبلغ يتراوح بين 80 إلى 100 مليون فرنك في 1 ديسمبر 1875. الجزء الأعظم من الموارد كان مرهونًا، والدائنون يسرقون، واقترح عليه بعضهم بيع أسهمه في السويس، التي كانت قيمتها تتأكد عن جدارة. وتتمثل الحصة التي يمتلكها، والناتجة عن الاكتتاب الأول الذي قام به محمد سعيد، والتي تزايدت بسبب عدة عمليات شراء متتالية، في 177.000 من 400.000، أي ما يعادل نصف رأس المال المدفوع في المشروع. ومما لا شك فيه كان هناك اعتراضات قوية ضده، لأنه في عام 1869 كان في حاجة ماسة إلي مال، وتنازل عن الكوبونات إلي القومبانية لمدة 25 عامًا لذا لا يحق له التصويت في الجمعيات العمومية، ولكن باتفاق ودي سمح له بأن يفوض صلاحياته للرئيس.

---

(1) ANDRE KOSTOLONY، *Le roman d'une entreprise*، باريس 1939، صفحات من 177-178.

وعلى الرغم من ذلك، وبدون تلك الكوبونات التي منعته من حق التصويت، إلا أن أسهمه مازالت لها قيمة يمكن التفاوض بشأنها"[1].

وبنظرة عابرة على ما ورد نكتشف أن المؤلف لم يكن على دراية تامة بالظروف التي حصلت فيها الحكومة المصرية على ما يقرب من نصف أسهم القناة. بالإضافة إلى أنه يجب عليه كي يكون منصفًا وعادلاً أن يوضح كيف تم تسليم كوبونات الأسهم المصرية إلى القومبانية في عام 1869 تحقيقًا للدعوى الظالمة التي أقامتها القومبانية ضد الحكومة المصرية بسبب الأزمات التي كانت تمر بها؛ وكيف استغلت القومبانية بطريقة ملتوية الامتياز الذي اقتنع الخديوي بمنحها إياه نظرًا لبعض الاعتبارات السياسية؛ وكيف تكبد إسماعيل في النهاية بعد كل ما قدمه، خسائر مالية ضخمة، في حين أصبحت

([1]) *Suez, Panama et le routes maritimes mondiales*، باريس 1940، ص 51. للأسف اتفق المؤلفون الإيطاليون والألمانيون على هذا الرأي بوجه عام. وعلى سبيل المثال في النسخة الإيطالية من كتاب Wilson، السابق ذكره، ترك المترجم موضوع التهمة المنسوبة إلى إسماعيل بأن تبذيره السبب في بيع الأسهم يمر بدون إبداء أي ملاحظة (ص67-68). *E.G.HERMAN*، في كتيب مطبوع واسع الانتشار بعنوان *Der Suez-Kanal*، لايبزيغ *1941*، وفي "Collezione Wetgeschehen"، (ص40-41) كان الحكم قاسيًا على إسماعيل أكثر من Kostolany و Siegfried. والأسوأ ما جاء في المقالات التي نشرت في هذا الصدد بالصحف والمجلات. وفي إحدى المجلات واسعة الانتشار الصادرة بالعديد من اللغات في العديد من الدول الأوروبية قرأنا باشمنزاز، بتاريخ16-23 يوليو1942، أن إسماعيل كان مضطرًا لبيع أسهم القناة بسبب" أنه بدد عوائد القناة على ملذاته".

القومبانية في وضع يمكنها من استكمال الأعمال في القناة، وقام المساهمون بعمل رائع[1].

وإذا كان الاتهام الرئيسي قد ألصق بالخديوي، فإن المديح قد تم كيله لدزرائيلي، الذي أصبح فيما بعد لورد بيكونسفيلد Beaconsfield، والذي يعتبر المنفذ الرئيسي للصفقة؛ التي اعتبروها "ضربة قاضية"، وبصفة عامة حصد الإنجليز إعجابًا خبيثًا، باعتبارهم الخبثاء الذين كانوا يعارضون إنشاء القناة بكافة الطرق، واستولوا عليها بعد الانتهاء من تنفيذها. في الحقيقة يعتبر موقف دزرائيلي بمثابة خداع وظلم لفرنسا ومصر، وأتاح الفرصة للإنجليز حتى يكشفوا عن أنيابهم كغاصبين ومستغلين.

وعلى ضوء الوثائق الرسمية المصرية والإنجليزية والفرنسية، نود أن نعيد سرد الأحداث بموضوعية، لنضعها في نصابها الحقيقي.

من الملاحظ أن إسماعيل كان مضطرًا للحصول على القروض الأولى، حتى يفي بالالتزامات الواجبة عليه تجاه قومبانية القناة؛ والأكيد أن تلك الديون لعبت دورًا كبيرًا في إثارة الأزمات المالية التي تعرضت لها البلاد فيما بعد. فبالإضافة إلى المساهمة الفعالة التي قدمها لقناة السويس، أنشأ إسماعيل شبكة مكونة من 112 ترعة ممتدة بطول 15 ألف كيلومتر، كما طور شبكة السكك الحديدية التي ورثها عن سلفه بحيث وصلت إلى 2000 كيلومتر. لقد قام إسماعيل، كأي مصلح عظيم، بإنشاء العديد من الأعمال: مثل الشوارع، والمنارات، والموانئ، والمباني العامة، وتنظيف وتجميل المدينة.

---

(1) انظر الفصل رقم XXII.

وفضلاً عن تلك الأعمال ذات المنفعة العامة، قام إسماعيل، في عام 1875 تقريبًا، وهو العام نفسه الذي تمت فيه صفقة بيع أسهم القناة، باستكمال عمل ضخم للتطهير، حيث قام بإلغاء 17 محكمة من المحاكم القنصلية، التي كانت بمثابة فوضى قضائية حقيقية، ومصدر للإساءة، وللظلم للمصريين والأوروبيين، على حد سواء، وسببًا للكثير من الخسائر والأضرار التي تعرضت لها الحكومة المصرية. لكي يتمكن الخديوي من القضاء على تلك الفوضى ويمهد لإنشاء محاكم الإصلاح أو المحاكم المختلطة، التي سرعان ما اتضح أنها قاعدة صلبة لعصر يسوده النظام والتحضر بالنسبة لأهل البلد وللغرباء، كان عليه أن يحارب لمدة 7 أعوام ، بدءًا من 1867 إلى 1875، ضد الحكومات الأوروبية، وبالأخص الحكومة الفرنسية، متكبدًا نفقات باهظة في سبيل تحقيق هدفه. وفي الوقت نفسه أنفق مبالغ باهظة من أجل إلغاء تجارة الرقيق، والاستيلاء على وسط إفريقيا. ففي الوقت الذي كانت تعقد فيه لقاءات واجتماعات في أوروبا تنادي بإلغاء تجارة العبيد، كان الخديوي ينظم ضد النخاسين حملات عسكرية باهظة التكاليف، أوكلها إلى بعض القادة البارزين والرحالة الأجانب مثل جوردون وجيسي مونزينجير، موفرًا لهم كافة الوسائل التي تساعدهم على تنفيذ مهمتهم، وبذلك برهن على رغبته الصادقة والجادة في اقتلاع جذور ذل العبودية. ومن المؤكد أنه كان أول من وجه إليها الضربة القاضية.

كل هذا النشاط كان من إسماعيل شخصيًا. فلم يكن يملك، بل كان يحكم؛ لم يكن مستشاروه ووزراؤه سوى أدوات لتنفيذ رغباته. فقد كان يفحص ويدير كل شيء. وتقدر بالآلاف الخطابات التي أملاها، والتي كتبها هو شخصيًا في بعض الأحيان، ليصدر تعليمات إلى نوابه بالخارج. جميع

الملفات بأرشيفات القصر الملكي بالقاهرة زاخرة بخطاباته. ويذكر أنه كان يكرس لهذا العمل الشاق من 12 إلى 14 ساعة يوميًا.

وعلى الرغم من أن إسماعيل قدم لأوروبا قناة السويس، وقام بإلغاء العبودية، وإنشاء المحاكم المختلطة، وجعل من مصر بلدًا متطورًا بمعنى الكلمة، بحيث يجد فيها الدارسون والرحالة جميع وسائل الراحة والأمان، كانت أوروبا، وبالأحرى البنك العبري الأنجلو- فرنسي يقرضه أموالاً بالربا، وكانت حكومة لندن تستعد أن تسلب مصر حريتها والقناة.

كل هذه الانجازات وغيرها الكثير التي يمكن أن نضيفها، تجاهلها المؤرخون تمامًا، ومن يقرأ ما كتبوه عن إسماعيل يكّون عنه فكرة أنه صورة حديثة من الملك سردنبال المعروف بترفه وبذخه، وأنه كان منغمسًا في ملذاته في قصر الحريم مهملاً شئون البلاد، ويصرف الأموال على شهواته، وأنه قام في عام 1875، ببيع أسهم القناة، بسبب نقص الموارد، مثيرًا أزمة مالية وسياسية ضخمة في البلاد. افتراءات بلهاء ليس لها أساس من الصحة!

في عام 1875 تدهورت حالة المالية المصرية على إثر المشروعات الضخمة والإصلاحات التي تم تنفيذها أو التي في طريقها للتنفيذ، وعجزت تركيا عن دفع ديونها. وفي 7 أكتوبر 1875 أعلنت شركة هافاس Havas أن الباب العالي قد أقر بأنه "بدءًا من 1 يناير 1876، وعلى مدار 5 أعوام، ستدفع الخزانة العامة الفائدة وستقوم بسداد الدين العام النصف نقدًا والنصف في صورة سندات بفائدة 5%". وكان أمرًا طبيعيًا أن يثير هذا التصريح اضطرابًا كبيرًا في جميع أسواق المال الأوروبية، ويؤدي إلى حدوث كارثة حقيقية في رؤوس الأموال التركية، ويتسبب أيضًا في هبوط ملحوظ للسندات المصرية. وذلك خوفًا من أن يقلد الخادم سيده. وانخفضت نسبة الـ 7%

المصرية إلى 54، وسندات الخزانة التي كانت قد ارتفعت إلى ما يقرب من 500 مليون، والتي كانت قد صدرت في معظمها لسداد مدفوعات لصالح قومبانية القناة، صدرت بخسارة، منخفضة ما بين 25 إلى 30 %. وعندئذ بدأت الحكومة المصرية في عمل مباحثات لتحويل الدين المتغير إلى دين طويل الأجل. ولكن مثل هذه الأمور تحتاج لوقت طويل، ولم يكن بالخزانة العامة الموارد الكافية من أجل سداد الفوائد الضخمة مستحقة الدفع في ديسمبر 1875. لم تكن فكرة الحصول على قرض جديد مطروحة في ظل تلك الظروف. لقد شعر إسماعيل بالضياع: ولكن حفاظًا منه على كرامته الشخصية، وعلى مجد دولته، أراد أن يتجنب الوقوع في العار الذي لطخ سمعة الحكومة التركية مهما كلفه ذلك وتحت أي ظروف. وعلى حافة الفشل، كان مجبرًا ومضطرًا للجوء إلى حل سريع، ففكر في الحصول على المبلغ اللازم عن طريق رهن أسهم قناة السويس. ولكنه بعد ذلك وافق على فكرة التنازل عنها، لأن البنوك قررت الموافقة على التعامل على أساس بيع الأسهم وليس رهنها.

كان عدد هذه الأسهم حوالي 177.642 سهم، وهذا العدد الضخم اضطر الخديوي لشرائه كما سبق وأشرنا. كانت الأسهم المصرية تمثل نسبة 44% من إجمالي السندات، وتعطي لمصر الحق في الحصول على 31% من الأرباح.

وفقًا للبند الخامس من الامتياز، يخص الخديوي 15% من صافي الأرباح السنوية؛ فهو كمساهم له الحق في نسبة 31% من الأرباح، وكسلطة مانحة له الحق في 15%. وفي حالة ما إذا باع حقوقه كشريك، فلن يتخلى بذلك سوى عن حوالي ثلثي مشاركته المالية في الشركة. وفي المقابل كان يحتفظ لنفسه ببعض الحقوق السياسية والحكومية المهمة، منها سلطة اختيار

مدير القومبانية، وحق تفويض مندوب خاص لديها بالإنابة عنه، مهمته متابعة المصالح المصرية. ويفهم من ذلك أنه كي يواجه تلك الأزمات المالية العاجلة، وحتى يتجنب وقوع كارثة محققة، وافق على نقل ملكية أسهمه، وهذا لا يعني أكثر من مجرد التنازل فقط عن جزء من الامتيازات المادية، وهو بالتحديد الجزء الذي لن يمثل له على مدار أعوام عديدة قادمة سوى سندات بدون فوائد.

كان صادق باشا[1] وزير المالية في عهد الخديوي، تربطه علاقة صداقة بأحد رجال المال الفرنسيين ويدعى ادوارد ديرفيو Eduardo Dervieu. ولأن الأخير لم يكن يمتلك تحت تصرفه الموارد الأساسية لإتمام صفقة كبيرة بهذا القدر، لجأ إلى العديد من المؤسسات، من بينها بنك التسليف العقاري الفرنسي، الذي كان على صلة وثيقة ببنك أنجلو ايجيبسيان؛ ولكنه لم يلق الترحيب الذي كان يتوقعه. بعد ذلك توجه إلى دي ليسبس، الذي قام بدوره بطلب مساعدة من وزارة الشئون الخارجية. ولكن وزير المالية الفرنسي ليون ساي Leon Say، تردد في أن يكلف بنك التسليف العقاري بشراء كمية إضافية من السندات المصرية، لأن ديكاز، وزير الشئون الخارجية، كان يخشى ألا تنال عملية الشراء رضا إنجلترا، التي كانت تربطه علاقة وثيقة بها، والتي كان يحرص دائمًا على إبداء مساندته وتأييده لها أمام ألمانيا القوية المتوعدة[2]. وبسبب هذه المخاوف،

([1]) إسماعيل صادق باشا كان معروفًا باسم إسماعيل باشا المفتش.

([2]) وزير الشئون الخارجية، الوثائق الدبلوماسية الفرنسية (1871-1941) السلسلة الأولى، المجلد II (باريس 1939) الأعداد من 13-24، صفحات من 19-32.

عرض المسألة رسميًا بطريقة دبلوماسية ليعــرف مـــا إذا كانـــت إنجلتـــرا معترضة على شراء فرنسا لأسهم الخديوي؛ وفى 20 نوفمبر أرســـل إليـــه اللورد دربي، وزير الشئون الخارجية البريطانية ردًا حاســـمًا جـــاء فيـــه: " القومبانية والمساهمون الفرنسيون يمتلكون بالفعل 110 ملايين من إجمالي الـــ200 مليون التي تمثل رأس مال الأسهم؛ وهذا كاف جدًا[1]" .وهكذا لـــم تكن الحكومة الفرنسية، نظرًا لتوتر العلاقات مع ألمانيا، لتســـمح بإثـــارة أي شغب ضد إنجلترا، أو لتكون المشجعة لفكرة شراء الأسهم المصرية، ولـــذا منعت البنوك من التنافس على شرائها.

ولكن في 20 نوفمبر أرغمه اللورد دربي، مستغلاً الظـــروف التـــي تمر بها الحكومة الفرنسية، وعدم قدرتها على التجرؤ على معارضة الرغبات الإنجليزية، على أن يتوقف عن أي مباحثات لشراء السندات المصرية، فقـــد كان على دراية بمقاصد الوالي وأغراضه، و كان قد أرسل قبل يومين إلـــى ممثل إنجلترا في القاهرة أمرًا بإتمام الصفقة لحساب حكومته. وطبيعـــي أن اللورد دربي لم يعط كلمة للقائم بالأعمال الفرنسي الســـيد كافـــار Cavard الذي ذهب إليه ليعرض عليه طلب الدوق ديكاز.

([1]) كل ما أعلنه دزرائيلي بصراحة في جلسة الغرفة العمومية بتاريخ 8 فبراير 1876 مسجلاً في العديد من الوثائق الرسمية؛ انظر HANSARD، المجلد 227، صفحات 97-98. وفي تلك المناسبة صرح دزرائيلي للغرفة العمومية بأنه يعتبر صفقة بيع الأسهم المصرية من قبل الجانب الفرنسي بمثابة كارثة لإنجلترا.

هكذا سارت الأمور

كان هنري اوبنهايم Henry Oppenheim، أحد رجال المال الإنجليز المقيمين في الإسكندرية والمتخصص في تسوية المسائل المصرية، متواجدًا في مصر في أوائل شهر نوفمبر، وعلم بالصفقة، وفي رحلة العودة إلى إنجلترا توقف بباريس، حيث تأكدت له نية الخديوي. في مساء 14 نوفمبر 1875 كان هنري اوبنهايم على موعد لتناول الغذاء مع فردريك جرينوود Frederick Greenwood وأخبره بما وصل إلى مسامعه أثناء تواجده في مصر وباريس. ويذكر أن فردريك جرينوود كان رئيس جريدة بول مول Pall Mall وتربطه علاقات صداقة قوية برجال الحكومة. وفي إطار تلك الصداقة ذهب في الصباح التالي لمقابلة اللورد دربي وأخبره بما دار في الليلة السابقة[1]؛ حيث قام اللورد دربي بدوره بتقديم تقرير عن كل ذلك إلى رئيس الوزراء بنيامين دزرائيلي. وفي اليوم نفسه أي 15 نوفمبر أرسل بنيامين تلغرافًا إلى القنصل الإنجليزي بالقاهرة، الجنرال ستانتون، جاء فيه: "علمت حكومة جلالة الملكة أن نقابة الماليين الفرنسيين عرضت على الخديوي شراء نصيبه من أسهم قناة السويس، وأن الأزمات المالية العسيرة

---

(1) راجع خطابات اوبنهايم وجرينوود المنشورة في جريدة التايمز، بتاريخ 27، 28 ديسمبر 1905، و13، 16 يناير، و10 فبراير 1906. وعن تلك الخطوة التي قام بها جرينوود، أراد كرابيت Crabitès (سبق ذكره) أن يجعل منه بطلاً حقيقيًا للصفقة. ويرى المؤلف نفسه أن اوبنهايم كان عميلاً لإسماعيل، الذي أراد أن يخدع دزرائيلي ويقنعه بإتمام الصفقة بأقصى سرعة حتى لا يترك له الفرصة ليدرك أن السندات المصرية لا تعطي أي حق في المشاركة في إدارة القناة. وهذا التفسير لا تدعمه أي وثيقة، بل على العكس تمامًا يعتبر مناقضًا لكافة الأحداث المؤكدة والأدلة غير قابلة للطعن.

التي تكتنف سموه تجعل من الصعب عليه رفض هذا العرض. فالمرجو منكم تأييد صحة هذه المعلومة من عدمها"(1).

ولأن البرلمان لم يكن في دورة الانعقاد، أدى دزرائيلي العمل بمبادرة شخصية منه، حيث قام بتشكيل لجنة مصغرة من الحكومة، وأبدت هذه الحكومة المصغرة موافقتها. وبعد أن عرض دزرائيلي مشروعه على الملكة فيكتوريا، برره قائلاً إنه من الأهمية القصوى للحفاظ على النفوذ والسلطة، أن تئول قناة السويس إلى إنجلترا؛ وهو ما جعل جلالة الملكة تعلن موافقتها التامة.

ويرجع اهتمام دزرائيلي بإتمام تلك الصفقة إلى عدة أسباب. فما زالت ذكرى الصراع القائم بين الأمم الأوروبية البحرية والقومبانية قائمة بسبب الخلاف على مسألة الحمولة والتعريفة، وهو الصراع الذي هدد بعرقلة حركة المرور عبر القناة، وشاركت فيه إنجلترا بأكثر من ثلاثة أرباع الحجم الكلي تقريبًا. ولذا أرادت تجنب وقوع مثل هذا الخطر المشابه. ويمكن أن نضيف إلى هذا السبب التجاري سببًا آخرًا ذو طابع سياسي. حيث ظهر تيار قوي من الرأي العام الإنجليزي يطالب الحكومة، بان تحكم سيطرتها على القناة وأن تضع يديها على مصر. كان دزرائيلي هو المحرض والمشجع لهذا

---

(1) لندن، F.O، 2432/78. Suez Canal، مجلد 38، رقم 87، تلغراف دربي إلى ستانتون، بتاريخ 15 نوفمبر 1875. لقد نشرت جميع الوثائق الإنجليزية التي تدور حول تلك المسألة في Blue Book، Egypt، رقم 1(1876): مراسلات خاصة بطلب حكومة جلالتها شراء الأسهم. للاطلاع على الوثائق المصرية، ارجع إلى: القاهرة، A A E، قناة السويس، النصيب المؤسس للخديوي، ملف رقم 12/19. وللوثائق الفرنسية انظر، Il livre jaune الذي نشر في ديسمبر 1875 عن شئون قناة السويس.

التيار؛ لأنه على الجانب الشخصي أيضًا كان مهتمًا بصفقة شراء أسهم القناة بدافع من طموحه ورغبته العارمة في أن يمتاز عـن الآخـرين وأن ينـال الإعجاب الذي طالما ما سعى إلي تحقيقه طوال حياته.

كان على دزرائيلي أن يدبر المبلغ اللازم لإتمام الصفقة، ولذا اتفـق مع ناثانيل دي روتشيلد Nathaniel de Rothschild، الذي كانت تربطه به علاقة قوية ترجع إلى فترة الشباب، لتوفير المبلغ المطلـوب. ويـذكر أن الإنجليز كانوا مهتمين بأن يقدموا إنجازات دزرائيلي في عمل تاريخي زاخر بالتفاصيل والأحداث الرومانسية الشاعرية، وهو ما قام به اندريه موريـوس Andre Maurois عندما تحدث باستفاضة عن حياة دزرائيلي[1] في أحـد أعماله.

([1]) لمن لديه فضول لمعرفة المزيد عن تلك الشخصية، ها هو ما كتبه عنه Maurois: " لقد ابرق تلغرافًا إلي المندوب الإنجليزي في مصر وأخبره أن الخديوي قد منح مهلة إلى الفريق الفرنسي حتى يوم الثلاثاء المقبل لتوفير 92 مليون. لا يطلب الخديوي سوى التفاوض مع إنجلترا، ولكنه بحاجه ماسه للمال في أسرع وقت، والبرلمان لم يكن في فتره انعقاد، و4 ملايين جنيه تمثل مبلغًا لا يمكن أن يوفره من ميزانيته بدون اللجوء إلى قروض."

"هذا هو وقت التقاط الأنفاس، ولكن يجب تنفيذ العملية"، هذا ما كتبه دزرائيلى إلى الملكة. لقد أزالت الحكومة الفرنسية جميع العقبات. كان الدوق ديكاز يتمنى بشدة دعم دزرائيلى ضد بسمارك وأن يثنى البنوك الفرنسية التي رفضت الخيار. ولكن من الضروري توفير 4 مليون جنية. وفى يوم انعقاد الحكومة كان مونتاجو كوري Montagu Corry ينتظر في حجرة الانتظار. وقد أطل الرئيس برأسه عبر الباب الموارب وقال كلمة واحدة "نعم". وبعد 10 دقائق تقريبا كان كوري لدى روتشيلد الذي كان جالسًا على المنضدة، وأخبره أن دزرائيلى بحاجة إلى 4 مليون جنية في اليوم التالي، وفى أثناء ذلك كان روتشيلد، يأكل العنب، ويأخذ الحبات ويبصق القشر

وصل تلغراف دزرائيلى القاهرة صبيحة 16 نوفمبر. فبادر الماجور ستانتون في ظهيرة اليوم نفسه بمقابلة نوبار باشا، وكان وقتئذ وزيرًا للخارجية، وأبدى القنصل دهشته من أن الحكومة المصرية لم تبلغ حكومة إنجلترا بالعرض المقدم إلى الخديوي من البنوك الفرنسية لشراء أسهم القناة. وقال إن الخديوي يجب أن يعلم أن تنازله عن مساهمته المالية في قناة السويس إلى شركات أجنبية لا يمكن أن تقبله إنجلترا بعدم اكتراث، وأنه إذا كان الخديوي راغبًا حقًا في بيع الأسهم، فمن المحقق أن إنجلترا ستعرض عليه أعلى سعر[1]. فأجاب نوبار باشا مؤكدًا أنه لم يكن في نية الخديوي بيع تلك السندات، ولكن الحصول على قرض من البنوك بضمانها، وهذا يرجع إلى حاجة الحكومة المصرية إلى مبلغ يتراوح ما بين 75 و100 مليون فرنك لسداد الكوبونات المستحقة في شهر ديسمبر.

وقال: "أي ضمانات ؟ ستقدمها الحكومة البريطانية". دزرائيلى بمنتهى التواضع لجلالتها: لابد من القيام بذلك سمو الملكة ... أربعة ملايين جنية. وبأقصى سرعة. لا يوجد سوى بيت واحد يمكنه توفير المبلغ وهو روتشيلد. وسنقوم بتقديم الأموال بفوائد منخفضة جدًا وعندها ستكون حصة الخديوي بالكامل بين يدي سموك أيتها الملكة ".
شعرت الملكة بالسعادة الغامرة. لم يسبق وأن رأى دزرائيلى مثل هذه الابتسامة على شفتيها، وطلبت منة البقاء لتناول العشاء وقامت بإثارته ببعض الاستفزازات الودية الرقيقة. وما أدهش الخادمة، على وجه الخصوص، كان من أجل إثارة غضب بسمارك الذي أعلن من عدة أيام، أن إنجلترا قد توقفت عن كونها قوى سياسية". ANDRÉ MAUOIS، *La vie de Disraëli* ، باريس 1934.

(1) Blue Book، خطابات: القاهرة، 16 نوفمبر 1875؛ لندن، 17 نوفمبر 1875؛ القاهرة، 17 نوفمبر 1875.

طلب الجنرال ستانتون من نوبار وقف المفاوضات مع البنوك لحين أن يتم إخطار الحكومة البريطانية بالأمر. وفي النهاية وافق نوبار، الذي كانت تتجح دائمًا الحكومة الإنجليزية في إرغامه على تنفيذ أوامرها: ووعد بوقف المفاوضات لمدة ثمان وأربعين ساعة تنتهي يوم الخميس 18 نوفمبر.

وفى تمام الساعة الثامنة مساء 18 نوفمبر تلقى الجنرال ستانتون أمرًا من وزارة الخارجية باستكمال المفاوضات؛ والمباحثات التي استمرت من 19 إلى 22. وفي يوم الثلاثاء الموافق 23 نوفمبر أرسل ستانتون برقية إلى لندن يخبرهم أن الوالي قد وافق على التنازل عن الأسهم مقابل مبلغ 4 ملايين إسترليني أي ما يعادل 100 مليون فرنك. [1]

في صباح يوم 24 وصلت موافقة الحكومة البريطانية، وفي يوم 25 تمت الصفقة وتحرر عقد البيع؛ وفى 26 تم تسليم 7 صناديق تحتوي على الأسهم إلى القنصلية الإنجليزية.

وعند عمل جرد للأسهم تبين أن عدد الأسهم لم يكن 177.642 كما كان مفهومًا بل 176.602؛ أي أنها تنقص 1040 سهم، كما سبق وأشرنا[2]. ومع ذلك كانت القنصلية البريطانية راضية؛ ولكنها خصمت من مبلغ الأربعة ملايين فرنك المتفق عليه ثمن الأسهم الناقصة، فصار صافي الثمن 3.976.582 جنيه إسترليني، بواقع 568 فرنكًا للسهم الواحد، في حين بلغ سعر السهم في البورصة إلى 674. واتفق الطرفان على أن يسدد بيت روتشيلد بلندن المبلغ إلى الخزانة المصرية على ثلاثة أقساط، آخرها في

([1]) Blue Book، القاهرة، 23 نوفمبر 1875، برقية.

([2]) الفصل رقم 22.

يناير من العام المقبل. لم تستغرق عملية النقل الضخمة أكثر من 10 أيام. فقد توقفت السفينة البخارية، ملابار، القادمة من الهند في مدينـــة الإســكندرية، وحملت على متنها الأسهم، التي كانت بالفعل داخل خزائن بنك إنجلترا فـــي 1 يناير 1876.

لقد تم تعويض بنك روتشيلد عن المساهمة التي قـدمها فـي إتمـام الصفقة:

حصل على نسبة تعادل 2.5 في المائة
مقابل أنه دفع مقدمًا للحكومة 100 مليون فرنك،
أي ما يعادل 2.505.246.75

ونظرًا لأن أسهم الخديوي كانت مرهونة لمدة 19 عامًا،
حصل أيضا على فائدة إضافية تبلغ قيمتها 5%
عن فترة الـ96 يومًا أي 1.322.626.50

الإجمالي 3.827.873.25 فرنك

في تلك الأثناء حصل بنـك روتشـيلد مقـدمًا علـى فائـدة تقـدر بـ14.47% من الحكومة الإنجليزية، التي عرفت كما سنرى فيما بعد، كيف تنعش اقتصادها. وسحب بنك روتشيلد من الحكومة المصرية عددًا من الفوائد الضخمة، التي كانت بالنسبة لها أمرًا مهلكًا ومدمرًا. ومن الملاحظ أنه فـي عام 1875 سجل سعر شراء كوبونات الخزانة المصرية انخفاضًا يتراوح ما

بين 25 و30% بمعدل أقل من قيمة إصدارها. ونظرًا لأن صفقة شراء أسهم مصر في القناة قد تمت بمنتهى السرعة وفي طـي الكتمـان، تمكـن بنـك روتشيلد من أن يحتكر كوبونات الخزانة المصرية دون أن يؤدي ذلك إلـى ارتفاع في الأسعار. ولقد تم تسديد أسهم إسماعيل بالكوبونات التي تم شراؤها بسعر بخس وحسابها وفقًا لسعر إصدارها.

وبذلك سيكون المكسب الذي حققه بنك روتشيلد على حساب خسارة الحكومة المصرية أقل من الحقيقي حتى وإن وصل إلى 20 مليونًا. بالإضافة إلى التزام الحكومة المصرية بأن تؤدي للحكومة البريطانية فائدة 5% علـى المائة مليون فرنك، أي ما يعادل 5 ملايين فرنك، وذلك لمدة 19 عامًا وهى الفترة التي تكون فيها الأسهم محرومة من الكوبونات وفقًا لمعاهدة أغسطس 1869.

من الواضح جليًا أن دزرائيلي كان يريد بمنتهى الكرم مساندة صديقه روتشيلد اليهودي مثله، وهذا ما أكدته المكافأة المجزية التي منحت له، ومن المديح الذي أثناه على سلوكه وموقفه أمام مجلس العمـوم، مزيفًـا حقيقـة الأمور.

تلك الصفقة التي تمت بين الحكومة الإنجليزية وبنك روتشـيلد دون علم البرلمان كانت بعيدة كل البعد عن قواعد الدستور، ولا يمكن تبريرهـا بسهولة، خاصة وأن المكافأة المقدمة كان مبالغًا فيها. ومـع ذلـك حـرص دزرائيلي بأن يوضح الحقيقة كاملة أثناء المناقشات التي دارت فـي مجلـس العموم[1]. وقال: "ببساطة لم يدفع بيت روتشيلد الأربعة ملايـين إسـترليني

([1]) دارت تلك المناقشات في أيام 8، 14، 21 فبراير و8 أغسطس 1876؛ انظر HANSARD، *Parliamentary Debates*، السلسلة الثالثة، مجلد رقم 227، صفحات 3، 82-88، 94-102، 266-299، والمجلد رقم 231، ص 831- 856.

مقدمًا. فلقد سألناه قبل الصفقة: - هل تريدون شراء تلك الأسهم على وعد منا بأن نطلب من مجلس العموم استعادتها من أيديكم؟ وبالفعل نفذ البيت الطلب. وقد كان هذا بمثابة مخاطرة كبيرة، وأعتقد أنه ما كان ليتم الصفقة، لولا علمه بأنها ذات أهمية قصوى للدولة"[1].

لا توجد في تلك العبارات كلمة واحدة توافق الحقيقة. فلم يشر مطلقًا في المراسلات المتبادلة بين الخزانة البريطانية وبنك روتشيلد، إلى أن الأخير هو المشترى للأسهم ولكنه مجرد مندوب من قبل الحكومة. ولذا لا يعتبر مبلغ الأربعة ملايين إسترليني سعر الشراء ولكنه مجرد مبلغ مدفوع مقدمًا للحكومة. وعلى الجانب الأخر وقع القنصل الإنجليزي بالقاهرة عقد البيع باسم حكومته، التي سلمت الأسهم لحسابها رسميًا في القاهرة، ثم أودعت بعد ذلك في بنك إنجلترا.

وعلى الرغم من بعض الانتقادات التي وجهت لاسيما من مقاعد الحزب الليبرالي، لاقت الصفقة قبولاً حارًا واستحسانًا من قبل باقي أعضاء مجلس العموم.

لقد غطت الحكومة الإنجليزية نفقات الصفقة عن طريق قرض بفائدة 3.5%. والاختلاف بين نسبة هذه الفائدة ونسبة الـ5% التي دفعتها الحكومة المصرية، تم استخدامها لسداد رأس المال. بعد مضي التسعة عشر عامًا، حصلت الأسهم بالفعل على أرباح عالية جدًا. وفي الفترة من 1876-1983، تحصلت الحكومة الانجليزية على فوائد وأرباح تقدر بـ50 مليون

---

(1) HANSARD، السابق ذكره، مجلد 227، ص 99-100؛ وأيضًا صفحات 267 و563.

إسترليني، وهذا يعني أنه دخل في خزانتها ما يعادل 12 أو 13 ضعفًا من رأس المال المدفوع لشراء الأسهم المصرية. وفي ميزانية الدولة بتاريخ 31 مارس 1983 قُدرت قيمة الأسهم بـ45.396.000 إسترليني.

أضف إلى هذه المكاسب المادية بعض المزايا السياسية الأخرى، التي بطبيعتها تدوم أكثر.

في نهاية جلسة 21 فبراير صرح دزرائيلي قائلاً: " لقد سبق وأن عرضت هذه الصفقة على الدولة مرارًا وتكرارًا باعتبارها صفقة سياسية، الهدف منها تقوية الإمبراطورية؛ والشيء نفسه أفعله اليوم. وانطلاقًا من هذا المعنى، وافقت الدولة على عملنا، لأنها تعي أهدافي جيدًا، ومن يوجهون لي نقدًا يبدو أنه ليس لديهم الوعي نفسه "[1].

كانت هناك فرحة عارمة في الصحافة والرأي العام في المملكة المتحدة عند إذاعة نبأ إتمام تلك الصفقة، التي يبدو أنها ستضمن للحكومة السيطرة الكاملة على إدارة القناة. حيث اعتقد الكثيرون أن إنجلترا بذلك امتلكت القناة. ولكن في هذا الوقت لم تكن الفرحة تتناسب مع المزايا التي تمنحها الأسهم: لأنه وفقًا للقوانين الأساسية المنظمة للقومبانية، لن تحصل الحكومة الإنجليزية بامتلاكها للأسهم المصرية سوى على حق أن يكون لها 10 أصوات في الجمعيات العمومية؛ وهذا ليس في الوقت الحالي، ولكن بعد

([1]) عاد دزرائيلي إلى نفس مضمون جلسة 8 أغسطس، التي أشار فيها إلى التدابير والاحتياطات التي يجب أن تتخذ حتى تتمكن الدولة من تحقيق مكاسب مالية؛ انظر مجلد 231، ص 852؛ انظر أيضًا فيينا، H H S، *Handelspolitische Akten*، 1876/13، رقم 19 A-D، خطاب من لندن، 25 فبراير 1876؛ و15 فبراير 1876.

انقضاء 19 عامًا، أي بعد أن يكون لهذه الأسهم الحق في الانتفاع بالفوائد والأرباح.

فضلاً عن أن البند رقم 51 من القوانين الأساسية ينص على ألا تزيد أصوات كل مساهم عن عشرة، أيًا كان عدد الأسهم التي يمتلكها[1].

بالإضافة إلى أنه، كما سبق وأشرنا، عندما منح الخديوي للقومبانية القسائم الخاصة بأسهمه كمساعدة منه لها، اجتمع مجلس الإدارة في الجمعية العمومية المنعقدة في 24 أغسطس 1871 وأقر أن الأسهم بدون(إيصالات الدفع) القسائم لم تعد تعطي للخديوي الحق في الحضور أو التمثيل في الجمعيات العمومية، وفي النهاية تم تسوية الخلاف بموافقة الخديوي على أن يمثله دي ليسيبس.

ولتلك الأسباب أراد العديد من المؤلفين[2] أن يقللوا من شأن تلك الصفقة الإنجليزية، وحكموا على فخر دزرائيلي وفرحة الدولة بأنهما ليس لهما مبررًا، متناسيين أن الأسهم المصرية قد وقعت في يد الحكومة الإنجليزية، الجبارة والمستفيدة الوحيدة في تلك الفترة التاريخية.

([1]) هذا هو نص البند باللغة الفرنسية:" كل 25 سهمًا تعطي الحق في صوت؛ والمساهم الواحد لا يستطيع أن يجمع أكثر من عشرة أصوات، سواء كمساهم أو كوكيل". Recueil، ص 20.

([2]) بالأخص SVEN HELANDER، *Disrael is Erwverb Suezkanal-Aktien*. *Kritik einer Legend*. في "Orient-Nachrichten" ملف بتاريخ 1 إبريل 1939، صفحات من 99-103. أيد رينهارد هوبر REINHARD HÜBER التحليل نفسه في عمله بعنوان *Der Suezkanal einst und heute*، برلين 1941، ص 29، وكان Crabites له الرأي نفسه.

مع وزارة دزرائيلي الثانية (1874-1880) بدأت إنجلترا من جديد في تطبيق السياسة الإمبريالية، للتوسع والسيطرة على الشعوب. وظهرت كلمة الإمبريالية وأصبح استخدامها شائعًا ومحبذًا في إنجلترا[1] وبدا نشاط دزرائيلي أكثر وقاحة وعدوانية في السياسة الاستعمارية. المبدأ الأساسي لسياسته، الواضح منذ بداية توليه المنصب، يتمثل في أنه لن يكون لإنجلترا أي أهمية أو سلطة إلا إذا أصبحت عاصمة لإمبراطورية ضخمة. وبالتالي، كانت أول حقيقة مسلم بها في السياسة البريطانية تعتمد على تأمين طرق المواصلات مع الهند واستراليا عبر قناة السويس.

أدلة وليست شكوكًا، مثل ثورة المقاطعات الشمالية في الإمبراطورية العثمانية، والحرب الروسية - التركية، التي كانت الإعدادات لها تلوح في الأفق، وجميعها أمور كانت تنبيء بتفكك وانهيار تركيا الوشيك.

كانت إنجلترا تتمنى أن تكون أول من يصل إلى مصر أو على الأقل تضمن المشاركة في حكمها، وخصوصًا بعد أن وجه برزخ السويس الاهتمام الإنجليزي بالمسألة الشرقية من البوسفور إلى قناة السويس. فلم تعد إنجلترا تفكر في إنقاذ تركيا من الانهيار، ولم تعد تأمل في أن تؤدي مهمتها التي فشلت بالفعل في تنفيذها عام 1856. وتحولت المسألة بالنسبة لها إلى تأمين طريقها إلى الهند، عن طريق قناة السويس التي تم افتتاحها على عكس رغبتها عبر مصر. وحول تلك النقطة بالتحديد كان هناك إجماع تام في إنجلترا. فمنذ تاريخ 17 ديسمبر 1860 كانت جريدة التايمز الحكومية قد

---

(1) انظر التقرير المطول الذي أرسله المبعوث الفرنسي بلندن، السيد Gavard إلى ديكاز بتاريخ 19 ديسمبر 1875(وزارة الشئون الخارجية. وثائق دبلوماسية فرنسية، السلسلة الأولى، مجلد رقم II، وثيقة 12)

حذرت: "لطالما كنا مقتنعين تمامًا بأن تنفيذ أعمال قناة السويس سوف تتم بصعوبة، وأنه لن يمكن بالتأكيد الحفاظ عليها، لم يكون بوسعنا أن نستوعب القلق من النتائج المحتملة. وبالنسبة للأموال فلم يخرج الكثير منها من الجيوب الإنجليزية. ولكن ما حدث وأخلف جميع التوقعات، هو أن مشروع القناة تم تنفيذه بالفعل، مما يجعلنا نؤكد أن القناة ستكون قناة بريطانية، مخصصة لحركة المرور البريطانية ويغلب على عائداتها رسوم العبور البريطانية". بعد شراء الأسهم بفترة وجيزة نُشر مقالتان بجريدة " القرن التاسع عشر" بعنوان " طريقنا للهند" و" مستقبل مصر"، وفيهما أطلق المؤلف إي ديساي E.Dicey، المعروف بإصداراته المتعددة عن المسائل المصرية[1]، عبارته الساخرة " مصر لإنجلترا"، مؤكدا أن هناك شعورًا عامًا في الإمبراطورية البريطانية بان احتلال إنجلترا لمصر ليس إلا مسألة وقت.

على ضوء تلك الوقائع والأحداث التي تبرر سبب شراء الأسهم المصرية من قبل حكومة لندن، وكذلك اللوائح التي وضعتها في مصر، تجدر الإشارة إلى الحملة التشهيرية التي شنت ضد إسماعيل واستغلال الظروف المالية المرتبكة التي كان يمر بها بلا هوادة أو رحمة.

لم يخطيء واضعو النظريات الإمبريالية في حكومة لندن عندما تحدثوا عن أهمية شراء الأسهم المصرية: حيث رأوا في تلك الصفقة أول تطبيق عملي لمذهبهم. في حين أكد المؤرخون المحايدون بأنها تعد أول

([1]) E.DICEY، *Our route of India and the future of Egypt*، أعداد يونيو وأغسطس 1877؛ وأعيد طبعهما في مجلد بعنوان *England and Egypt*، لندن، 1881.

انتصار إنجليزي يتحقق من اجل التمهيد لاحتلال وادي النيل[1]. هذا ما عبر عنه أحد المؤرخين الإنجليز المتخصصين في هذا الشأن، وكان رأيه متوافق تماما مع الجزء الأعظم من المؤرخين الإنجليز والأجانب: "أول إشارة أعطيت للعالم أجمع عن الإمبريالية الجديدة كانت شراء أسهم الخديوي في قناة السويس. ففي 25 نوفمبر 1875، استشاط العالم غيظًا عند سماع نبأ شراء الحكومة البريطانية لأسهم الخديوي في قناة السويس البالغ عددها 176.000 سهم مقابل مبلغ 4 ملايين جنيه إسترليني. وفيما بعد سوف نتناول بإسهاب نجاح تلك الصفقة، كنوع من أنواع المضاربة المالية، أما من جهة كونها حركة سياسية فهي تعتبر نقطة انطلاق جديدة تحمل معنى أشمل

---

(1) انظر LESAGE، العمل المذكور سابقًا، ص 3. WALFANG WINDELBAND، *Die Auswartige, politik der Grossmachte in der Neuzeit*، شتوتجارت و برلين، 1922، الفصل رقم VI، (صفحات من 284-415): " Die Weltstellung Englands)1815-1919(" ويتضمن عرض مفصل للأصول، وخصائص تطور الامبريالية البريطانية، راجع الدراسة التي وردت في الصفحات من 334 وما يليها، عن سياسة الممثل النموذجي الذي يمثل هذا الاتجاه، دزرائيلي، الذي كان له هدف رئيسي يسعى إلى تحقيقه وهو (شراء أسهم قناة السويس، التي عن طريقها يستطيع وضع أسس الاحتلال الإنجليزي لمصر لتأمين طرق الواصلات مع الهند"، ص 345. وانظر W.SETON-WATSON، *Disraeli, Gladstone and the Eastern Question* (لندن 1935) الذي قال" من الشائع في التاريخ أن دزرائيلي قدم مفهوم الإمبريالية في الشئون وأعطى لإمبراطوريتنا الواسعة للمرة الأولى في تاريخها، الاهتمام والاحترام الذي تستحقه". ص 3؛" تركت صفقة شراء أسهم القناة انطباعًا عميقًا في جميع أنحاء أوروبا وقبلت باعتبارها دليلاً على أن بريطانيا تخلت عن سلبيتها"، ص 27.

وأعمق. فمن وجهة نظر دزرائيلي لم يكن شراء أسهم القناة مجرد مضاربة، ولكنه أول خطوة لتنفيذ خطة محكمة مترابطة الأركان"[1].

هذه كانت تقريبًا هي نفس نظرة الرأي العام والصحافة الأوروبية لمسألة شراء انجلترا للأسهم المصرية، فقد أربكهم جميعًا الأمر وشعروا بالضيق: حيث رأوا في تلك العملية رغبة الحكومة الإنجليزية في أن تضع يدها على القناة وتحتفظ بمصر. وهو السبب نفسه الذي جعل الرأي العام والصحافة الإنجليزية يرحبون بهذا الحدث بمنتهى الحماس. لقد سخط الباب العالي من الموقف الإنجليزي، ولكنه لم يجرؤ أن يترجم سخطه برفضه التصديق[2]. ومن بين جميع الدول الأوروبية شعرت فرنسا بالإهانة والذل، ووجهت انتقادات لاذعة إلى حكومتها، لأنها لم تتمكن من منع وقوع مثل هذا الضرر. كان الدوق ديكاز مندهشًا لما يحدث وساخطًا عليه، وهذا ما دفعه أن يتوجه بسؤال إلى اللورد دربي، عن طريق السفير الفرنسي بلندن، الدوق هاركور Harcourt، ليطلب منه تفسيرًا للأسباب التي أدت إلى شراء الحكومة الإنجليزية للأسهم[3]. فقد تمنى ديكاز لو أن إنجلترا لم تتجرأ على أن تنفذ لحسابها ما منعت فرنسا بالقوة من القيام به[1].

([1]) J.A.R ،MARRIOTTI. *The Eastern Question. An historical study in European diplomacy*، اوكسفورد 1925، صفحات من 336-337

([2]) الوثائق الدبلوماسية الفرنسية (1871-1914)، السلسلة الأولى، مجلد II، صفحات من 26-27.

([3]) HANSARD ،*Parliamentary Debates*، السلسلة الثالثة، مجلد رقم 227، ص 98؛ Livre jaune، سبق ذكره، خطاب الدوق Harcourt إلى الدوق ديكاز بتاريخ 27 نوفمبر 1875.

لاحظ المؤرخون الفرنسيون والإنجليز أن شراء الحكومة البريطانية للأسهم المصرية يمثل بداية اتفاق وتعاون فرنسي وإنجليزي في إدارة القناة. وبصورة أدق يمكن أن نقول إنه بعد إتمام عملية الشراء ستبدأ الحكومة البريطانية والقومبانية في العمل معًا ضد مصلحة المنتفعين من القناة، حيث قامتا بمنح امتيازات متبادلة على حساب هؤلاء المنتفعين.

بعد المجهود المضني الذي بذله لمنع وقوع أسهم الخديوي في يد الإنجليز، اكتشف دي ليسبس في النهاية أن إنجلترا بامتلاك تلك الأسهم لن تفعل أكثر من أنها ستمتلك ما يخصها فقط. وهو ما دفعه لان يتفوه بتلك العبارات في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين في 27 يونيو 1867[2]: حدث غير متوقع جاء ليبدل الموقف تمامًا. فقد تنازلت الحكومة المصرية للحكومة الإنجليزية عن مشاركتها المالية التي امتلكتها منذ لحظة تأسيس

([1]) يذكر أن الوزير ديكاز علم بالصفقة وهو يلعب البلياردوا في منزله، وغضب غضبًا شديدًا حتى أنه قام بكسر العصا الخشبية على ركبته وألقى بها في النار، وصاح قائلاً والعرق يتصبب من وجهه:" اقسم بأنني سأشتريها". هذه الرواية نقلاً عن Blowitz، المراسل الفرنسي الشهير بجريدة التايمز، من مذكراته (مذكرات de Blowitz، نيويورك، 1903، ص 308). يؤكد المؤلف أنه كان حاضرًا لهذا المشهد، ولكنه للاحتياط لم ينشره في الجريدة التي يعمل بها. يؤكد ليساج أن حالة الغضب التي انتابت الوزير الفرنسي لم تكن حقيقية؛ فهو لم يكن يعتقد أن الحكومة الإنجليزية ستمتنع عن إتمام الصفقة. كانت تلك الحركات المسرحية التي أداها الدوق أمام مراسل جريدة التايمز محسوبة لهدف خاص بالسياسة الفرنسية الداخلية، حيث كان يهدف إلى تخفيف حدة النقد، الذي ستشنه الصحافة بشدة على تصرفه.

([2]) VOISIN BEY، مجلد II، ص 291.

شركتنا، لتجنب العواقب الوخيمة لامتناع رأس المال الإنجليزي. في الحقيقة لقد أعلن محمد علي مؤسس قناة السويس، منذ نقطة البداية، أنه يضع تحت تصرف إنجلترا وباقي الدول الأجنبية الأخرى، المتبقي من رأس المال، الذي كان يحتفظ به، وذلك حتى لا يكون المساهمون الفرنسيون هم المنتفعون الوحيديون، ولكي تؤسس القومبانية من اكتتاب الأسهم بالكامل.

"بمجرد استثارة سياسة الحكومة البريطانية، اتضحت لها المزايا التي تعود عليها من المشاركة في شركتنا، ليصبح خصومنا فيما مضى هم حلفاؤنا الحقيقيون بامتلاكهم الأسهم المصرية، ولم تعد لهم مصلحة في محاربتنا."

كم هائل من المغالطات وتزييف الحقائق اجتمعت في تلك العبارات، فالأسهم المتجمدة التي فرضت على سعيد، لم يوافق عليها عن طيب خاطر، وكان إسماعيل بعد ذلك مطالبًا بسداد قيمتها. لم يكن بالتأكيد الضوء المفاجئ للعدالة هو الذي أنار بصيرة حكومة لندن، ودفعها لأن تصلح الخطأ الذي ارتكبته بعدم موافقتها على الأسهم التي منحت لها في فترة الاكتتاب: فقد دبرت الحكومة البريطانية المكائد بمنتهى القوة والجبروت لتمتلك الأسهم المصرية ولتبدأ في تنفيذ هدفها، الذي طالما حلمت به، وهو احتكار القناة ومصر. ولهذا يجب أن يكشف الستار عن الغموض الذي يلعب عليه دي ليسبس. كانت قيمة الأسهم المحجوزة لإنجلترا 40 مليونًا وليس مائة مليون فرنك، وكانت مخصصة للعديد من الأشخاص والهيئات العامة وليس للدولة.

فور استيلائها على السندات المصرية، بدأت الحكومة الانجليزية في توسيع نشاطها من أجل التدخل في إدارة القناة. وفي جلسة 8 فبراير ردًا على الماركيز هارتيجتون Hartigton، الذي وجه العديد من الانتقادات الحادة للحكومة حول صفقة شراء الأسهم، وكشف بمنتهى السخرية عدد الأصوات المحدود الذي تمنحه تلك الأسهم في الجمعية العمومية للمساهمين، صرح

دزرائيلي قائلاً: " جناب اللورد يسخر من أننا نمتلك فقط عددًا ضـــئيلاً مـــن الأصوات في الجمعية العمومية للمساهمين، ولكنني أعتقد أن مهمـــة الســـيد كيف وستوكس ستحقق نتيجة مغايرة"[1]. وواصل حديثه مؤكـدًا أن الوقـــت غير ملائم ليدلي بأي تصريحات حول تلك النقطة. فالحكومة الإنجليزية مـــا كانت لتسعد بوضع متضائل كهذا، دون أن تسعى إلى تغييره لصالحها، وكان السيد دي ليسبس يعمل لحساب مصلحته الشخصية مما منعه من معارضـــة التدخل الإنجليزي. لقد حقق المبعوثان كيف وستوكس، اللذان وردت الإشارة إليهما في حديث دزرائيلي، الهدف المرجو من بعثتيهما، ونجحا في أن يكون هناك مشاركة إنجليزية فعالة في إدارة القناة. وقبل أي شيء تم إلغاء قـــرار الجمعية العمومية الصادر بتاريخ 24 أغســـطس 1871، بحرمـــان أســـهم الخديوي من أي حقوق في التصويت إلى عام 1894، نظرا لأنها محرومـــة حتى هذا التاريخ من الانتفاع بالفوائد والأرباح.

في 8 ديسمبر 1875، كان دي ليسبس في مباحثات مع اللورد ليونز، في سفارة إنجلترا بباريس، وتنازل عن التفويض الذي منحه إياه إســـماعيل: وبذلك تستطيع الحكومة الانجليزية المشاركة في التصويت، ولكـــن دون أن تحصل على عدد أصوات أكثر من المنصوص عليه في القوانين الأساســـية وهو عشرة أصوات. وهكذا حصل دي ليسبس علـــى العقـــاب الـــذي كـــان يستحقه: فقد كان مجبرًا على التنازل لإنجلترا عن الحقوق التي سلبها بمنتهى الجحود من الخديو إسماعيل صاحب الفضل عليه.

ولكن العشرة أصوات لم ترض الحكومة الإنجليزية، التـــي كانـــت تطمح في التدخل في الإدارة والسيطرة على القناة. لم تجرؤ القومبانية علـــى

---

(1) HANSARD، سبق ذكره، مجلد رقم 227، ص 99.

الاعتراض، وبعد عدة مباحثات تم قبول احتجاج الحكومة البريطانية وتم إنشاء ثلاثة مقاعد جديدة بالإدارة مخصصة للمندوبين الانجليز. كان عدد المديرين كما جاء في القوانين الأساسية للشركة هو 32 عضو، ولكن هذا العدد تقلص إلى 21 بقرار صادر من الجمعية العمومية بتاريخ 24 أغسطس 1871. وفي جلسة 27 يونيو 1876 تم زيادة عدد المديرين إلى 24 بعد إضافة المندوبين الإنجليز الثلاثة إلى المجلس. هؤلاء المندوبون يجب أن يتم اختيارهم أولاً من قبل الحكومة البريطانية، ثم تقديمهم للمجلس ثم توافق عليهم الجمعية العمومية.

ولأن البند رقم 28 من القوانين الأساسية ينص على أن كل عضو من أعضاء مجلس الإدارة يجب أن يكون مالكًا على الأقل لمائة سهم، وهؤلاء المندوبون الذين تختارهم حكومة لندن لا يملكون سهمًا واحدًا من الـ176.602 سهم التي تم شراؤها لحساب المملكة المتحدة، اضطرت المملكة المتحدة أن تشتري في البورصة 300 سهم أخرى وتضعها في يد صراف القومبانية كضمان لحسن إدارة مندوبيها. تظاهرت القومبانية بأنها تعتبر الـ300 سهم ملكية خاصة للمديرين الإنجليز الجدد، على الرغم من أنها تعي تمامًا أن تلك الأسهم تخص حكومتهم.

هذه الحزمة من المزايا لصالح الحكومة البريطانيا جاءت في مقابل حزمة مضادة من المزايا لصالح القومبانية. في 21 فبراير 1876 عقد الكولونيل ستوكس، ممثل إنجلترا في مؤتمر القسطنطينية عام 1873، ثم مندوبًا عنها للمشاركة الإنجليزية في القناة، اتفاقًا[1] باسم الحكومة البريطانية،

([1]) انظر النص في VOISIN BEY، مجلد II، صفحات من 296-298.

مع دي ليسبس، رئيس ومدير القومبانية. ينص البند الأول من هذا الاتفاق على أن يتعهد دي ليسبس بإقناع القومبانية بالموافقة على قرارات مؤتمر القسطنطينية الذي عقد عام 1873، وفي البند الثاني تم تجاهل وإلغاء تلك القرارات، وبالتالي سيكون التقدم أبطأ في تخفيض الرسوم الإضافية؛ ولم يتحدد هذا التخفيض على أساس زيادة حركة المرور، كما سبق وأن أقر المؤتمر بمنتهى العدل والإنصاف، ولكن وفقًا لمواعيد الاستحقاق التي كانت محددة. ونظرًا للزيادة المستمرة والسريعة في حركة المرور، أدت هذه القرارات إلى تحقيق مكاسب للقومبانية على حساب المنتفعين من القناة. أما البند الثالث فتلتزم فيه القومبانية بتنفيذ الأعمال الاستثنائية لتحسين وتوسيع القناة، وهو ما كان يمثل أهمية قصوى بالنسبة لإنجلترا على وجه الخصوص، من أجل تأمين حركة المرور الخاصة بها وحتى تستوعب القناة سفنها الأكثر ضخامة من سفن باقي الدول. ووفقًا للبند الرابع والأخير من اتفاق 21 فبراير 1876 ستمتنع القومبانية، عن تقديم احتجاجاتها المستمرة ضد الباب العالي والمستفيدين من القناة بسبب الرسوم التي أقرها مؤتمر القسطنطينية.

ولكي نعي جيدًا روح نص الاتفاقية، يجب أن نأخذ في الاعتبار أن الحكومة البريطانية أصبحت مساهمة، ولكن كمالك سافر للأسهم؛ أي أنها كانت تشارك في إدارة القناة، ولكن ليس لمصلحة الإدارة. وإذا كانت من جهة قد وافقت على تقديم تسهيلات للقومبانية في مسألة التعريفات حتى تتمكن من التدخل في الإدارة، فمن جهة أخرى دفعتها لأن تتحمل نفقات أكثر من أجل تجارتها البحرية الضخمة.

وبتلك الطريقة بدأ الطابع الدولي لقناة السويس يتحول إلى مشروع فرنسي-انجليزي مشترك.

الفصل الثامن والعشرون

الاحتلال الانجليزي لمصر[1]

عندما بدأ الموقف المالي في الاضطراب، لجأ إسماعيل إلى حكومتنا في 1875 للاستعانة بخبير. وكان الشخص الذي وقع عليه الاختيار هو السيناتور انطونيو شيالويا Antonio Scialoia، وهو مثل مشّرف للمواطن المحب لوطنه ذي الخبرة الواسعة في الشئون المالية والاقتصادية. كان أنطونيو مكلفًا بإعداد الخطة الرئيسية للإصلاح الاقتصادي في مصر، تلك الخطة التي كانت بمثابة الأساس الذي اعتمد عليه مندوبو القوى الأوروبية لتنظيم المالية وإنشاء صندوق الدين العام.

وفى الوقت نفسه قام إسماعيل ــ بهدف إعطاء برهان واضح على أن أحوال الميزانية المصرية لم تكن مهلكة ومدمرة كما كان شائعًا، ولتنظيم شئون لخزانته ــ باللجوء إلى الحكومة الإنجليزية أيضًا في عام 1875 طالبًا اثنين من المختصين، على أن يعملا تحت أوامر وزارة المالية المصرية. ولكن اللورد دربي Derby، وزير الشئون الخارجية في حكومة دزرائيلى، أرسل وفقًا لما سبق وأشرنا، لجنة كاملة، على رأسها ستيفين كيف، عضو في الحكومة نفسها مهمتها إجراء تحقيق في كل الشئون الإدارية في الحكومة المصرية.

([1]) لا يدخل في أطار معالجتنا سرد مسألة الاحتلال الانجليزي لمصر بتوسع؛ ولكن من الأنسب إعطاء بعض المعلومات عنها خاصة فيما يتعلق بالقناة. وقد قدمنا عرضًا موسعًا وموثقًا في مجلد رقم (4) من *Histoire de l'Egypte moderne*، الذي كان على وشك النشر في القاهرة في يونيو 1940، ولكن تم تعليق النشر لاندلاع الحرب.

مصادفة عجيبة ولكنها ذات مغزى: فقد وصل المبعوث كيف للإسكندرية في 16 نوفمبر 1875، في اليوم نفسه، بل في اللحظة نفسها التي وصلت فيها الصناديق الأربعة التي كانت تحتوى على أسهم مصر في قناة السويس، استعدادًا لإرسالها على متن السفينة مالابار "Malabar" إلى إنجلترا.

وفى ظل الأجواء الاقتصادية المصرية والأوروبية كان هناك انطباع سائد بأن المبعوث كيف حضر لمصر ليس لخدمة الحكومة المصرية بل الحكومة الانجليزية.

لقد أكد سلوك كيف هذا التصور، وجميع النتائج التي توصل إليها والإصلاحات التي اقترحها كانت تعني حكم وسيطرة إنجلترا على الشئون المالية، وبطريقة غير مباشرة على الإدارة المصرية. ومع ذلك، أقر كيف بأمانة بأن الحالة المالية في مصر هي أبعد ما تكون عن الميئوس منها؛ فهي تعانى من عجز كبير في الميزانية، وهذا يرجع إلى الأمور الضخمة والسريعة التي بادر بها الخديوي من أجل تحديث وعظمة البلاد؛ ولكن إذا انخفض معدل فوائد الديون الإنجليزية والفرنسية، ومنحت مصر فرص أكبر للسداد، فسوف تتمكن الأعمال العظيمة التي تم إنجازها في البلاد في المجالات كافة في فترة وجيزة من أن تضع الحكومة المصرية في مكانة تمكنها من أن تفي بالتزاماتها. والنتائج نفسها أيضًا توصل إليها خبيرنا السيد أنطونيو شيالويا. ولكن شيالويا قدم اقتراحات مستوحاة من رغبته في تنظيم الأمور المالية بدون أن يمس كرامة واستقلال الدولة المصرية، في حين قدم كيف مشروعًا يعنى تدخلاً صارخًا من جانب انجلترا في الشئون المالية وفى الإدارة المصرية بشكل عام. وبالطبع رفض إسماعيل اقتراحات المبعوث كيف، ولكن الانتقام الانجليزي جاء شديدًا وقاسيًا. حيث دُبرت العديد والعديد

من المكائد ضد شيالويا، ذي الطابع الحازم الجاد، مما أصابه بالضيق واضطر لمغادرة مصر[1].

بعد ذلك تم الاتفاق بين إسماعيل وكيف على ألا يتم نشر التقرير الذي أرسله الأخير إلى حكومة لندن إلا بعد إضافة الإجراءات المقترحة لإصلاح الموقف المالي، حتى يستطيع بذلك طمأنة الدائنين. ولكن في جلسة مجلس العموم البريطاني المنعقدة في 23 مارس 1876، صرح دزرائيلي بأنه اطلع على تقرير كيف، إلا أنه لا يستطيع أن يلقي الضوء عليه، لأن الخديوي يمانع في نشره، بسبب إحساسه بالفوضى الناشبة في ماليته المضطربة. وكان لهذا التصريح المغرض أثاره السلبية في عالم البورصة: حيث أثار ضد الخديوي ثورة غضب أدت إلى حدوث انهيار تام في قيمة الأسهم المصرية؛ وبالتالي دمار رصيد البلاد. مما اضطر الخديوي أن يسمح على الفور على عكس رغبته، بأن يتم نشر تقرير كيف بالكامل. ومن هنا يتضح أن الشئون المالية المصرية لم تكن بهذا القدر من السوء كما لمح بخبث رئيس الوزراء الإنجليزي. ولكن المصيبة وقعت ولا يمكن إصلاحها. " لقد حفروا قبري"، هكذا كان يصيح إسماعيل متألمًا من موقف حكومة لندن. وبالفعل كانت هذه هي بداية النهاية، والسبب الرئيسي لخلع إسماعيل. وتدهورت الأزمة المالية بسبب الموقف الفرنسي ــ الإنجليزي حتى وصلت إلى أزمة سياسية. وقامت حكومتنا ببذل العديد من الجهود الدءوب لإعطاء المسالة المصرية طابعًا عالميًا ولكن دون جدوى. فها هي إنجلترا عاقدة النية على أن تتصرف بمفردها مهما كلفها الأمر، وسهل عليها المهمة نوبار باشا، الوزير المصري

([1]) هناك العديد من الوثائق الخاصة بهذا الموضوع محفوظة في أرشيفات البلاط والدولة بقصر عابدين في القاهرة، انظر المذكرات الخاصة بديوان المالية.

الشهير؛ الذي كان يتمتع بمهارة دبلوماسية عالية تنقصها الكرامة، وذو صلة وثيقة بإنجلترا. وتم استبعاد إيطاليا بعنف؛ وخصص لفرنسا جزءًا ثانويًا، ولكنها استطاعت بالاحتجاجات المستمرة أن تضمن لنفسها تدخلاً في الشئون المصرية، يعادل تقريبًا تدخل إنجلترا.

استمرت القوتان في الاتفاق على إظهار سياسة الاضطهاد، ويمكن أن يطلق عليها سياسة القهر، تجاه شعب مصر وملكها. حيث أرادا بعد ذلك التخلص منه تمامًا، لأنه كان يمثل بذكائه وحماسه عقبة أمام أهدافهم الغاصبة؛ وفي يونيو 1879 أجبروا الباب العالي على أن يعلن خلع إسماعيل من حكم مصر. وإذا اطلعنا على الوثائق الخاصة بالسلوك الذي كان يتبعه مندوبو فرنسا وإنجلترا مع إسماعيل في الأيام الأخيرة من حكمه، ينتابنا شعور بالسخط والاستياء لما كان يحدث. كانت جميع الدول الأوروبية الأخرى معادية لهذا الخديوي المبتلى الذي أبعدوه عن بلاده. باستثناء بيت سافويا "آل سافويا" الذين رحبوا به واستقبلوه أحسن استقبال: ووضعوا تحت تصرفه إحدي الفيلات الفاخرة باسم لا فافوريتا La Favorita بالقرب من برج جريكو، عند سفح جبل فيسوفيو.

وبينما كانت حكومتا لندن وباريس تفسدان استقلال مصر والقناة، كان الوضع مختلفًا في إيطاليا، فعلى الرغم من أن العقول كانت منشغلة جدًا بحل المشاكل الداخلية، إلا أن الوعي بالضروريات البحر متوسطية لم يكن غائبًا تمامًا، وكان هناك إدراك بخطورة الأحداث المصرية على مصير إيطاليا القادم. وفي جريدة "كورييريه ميركانتيليه" عدد 15 – 16 يونيو 1879 نشر مقالاً مؤثرًا، ورد فيه[1]:

([1]) وضع هذا المقال السيد Codignola، الذي يقال أنه استوحاه من Rubattino.

" ظاهرة غريبة من نوعها نشهدها حاليًا في إيطاليا. لا الحكومة، ولا البرلمان يفكران في مشكلات السياسة الخارجية الخطيرة، المرتبطة بها أيضًا مصائر وطننا المستقبلية. هناك صراع بين القوى الأوروبية العظمى في مصر. لا روسيا، ولا ألمانيا، ولا المجر، يعتقدون بوجوب إهمال ضمان استقلال مصر وحياديتها، أو احتلال موقع مهم وملائم لوقف تأثيرات الدول المنافسة. أما سويسرا والبلجيك فكانتا محايدتين؛ وحرصت كل من فرنسا وألمانيا على ألا يتعدى أي منهما على اقتصاد الآخر؛ فكل منهما يعي تمامًا، بأنه بتلك المحاولة، يثير الآخر للدخول معه في حرب ضارية. هي مسألة توازن. ولكن حيادية مصر أكثر أهمية من حيادية الدول سالفة الذكر. ومن يذكر مصر، يذكر قناة السويس؛ وحرية الاتصال والتجارة بين المشرق والغرب، وبين أوروبا وأسيا. ما القوة الأوروبية، التي تتحمل أن يكون لديها طريق مثل قناة السويس، تتحكم فيه بالكامل فرنسا أو إنجلترا، إلا إذا كانت قوة تعيش في ظروف عبودية مهينة ومخزية؟ أعتقد أن هذا سبب حقيقي ومقنع للحرب. فبعد الحروب التي كانت تخوضها الدول والشعوب للحصول على استقلالها وحريتها، نجد أن أكثر الحروب أهمية بعدها كانت تلك التي تخوضها الشعوب لتؤمن أسباب وجودها وحياتها، وللحفاظ على أن تظل قنوات التنفس مفتوحة، والمحافظة على مواردها الغذائية كاملة. إذا وقعت قناة السويس في أيدي فرنسا أو إنجلترا أو في أيديهما معًا؛ ماذا سيكون مصير الملاحة الإيطالية والتجارة الإيطالية؟ كيف يمكن أن تتحمل المنافسة في الشرق مع الملاحة وتجارة القوى المسيطرة على القناة المذكورة ؟"

في تلك الفترة ظهرت آراء مشابهة في الكتب والجرائد وحتى في التقارير المرسلة إلى حكومتنا من الجالية الإيطالية في مصر، التي كانت تشهد بحسرة وبدهشة التدهور السريع في أهميتها ووضعها في حياة الدولة

مقارنة بالتدخل الفرنسي والانجليزي المتزايد، خصوصًا بعد توحيد الدولة في شبه الجزيرة الإيطالية[1].

وافقت حكومتا لندن وباريس على أن يكون خليفة إسماعيل، نجله توفيق، وهو رجل ماهر على المستوى الشخصي، ولكنه أقل نشاطًا وحماسًا من والده. وكان أداة سهلة في أيدي الإنجليز والفرنسيين، الذين تطاولوا دائمًا على التدخل بصورة كبيرة في الإدارة والسياسة المصرية.

في تلك الأثناء بدأت تنتشر حركة وطنية ضد التدخل الأجنبي لاسيما بين ضباط الجيش.

لقد قام محمد علي بالفعل، بفصل مصير مصر عن مصير تركيا، وأرسى القواعد التي يرفع عليها الشعور القومي للشعب المصري. ولكن إسماعيل، الذي عمل على نشر الثقافة، بإدخاله الهيئات البرلمانية وتجديد جميع مظاهر الحياة الاجتماعية، أعطى دفعة قوية لتشكيل الشعور القومي. ويبدو أن محاولات إعادة التنظيم المالي والإداري التي بدأت في فترة حكم توفيق (1879 -1892) تركت مصر في أيدي الغرباء خصوصًا الانجليز. وقد أثار هذا الاقتناع بين طبقات الشعب ولاسيما في الجيش سخطًا كبيرًا موجهًا ضد التدخل الإنجليزي المبالغ فيه والتدخل الأوروبي بوجه عام وضد وقاحة البشوات الأتراك وغطرستهم. كان شعار هذا التمرد (مصر للمصريين). هذه الحركة ظهرت أولاً تحت قيادة القائد عرابي باشا، في شكل عصيان وتمرد للجيش ضد الحكومة. وفي سبتمبر 1881 قدم عرابي إنذارًا إلى الخديوي يطالب فيها بعزل الوزارة الحالية، وعقد البرلمان وزيادة الجيش مع إدخال تنظيمات جديدة. اضطر الخديوي إلى الاستسلام، واُختير عرابي

([1]) راجع عملنا *Gli Italiani in Egitto*، الفصول II، III، IX.

وزيرًا للحربية. ومع ذلك كان يزداد الهيجان والثورة. وفي 11 يونيو 1882 وقعت مذبحة كبيرة للأوروبيين في الإسكندرية. شجار تافه أدى إلى وقـوع حوادث دامية مبالغ فيها مع الاتجاهـات المناهضـة للمسـيحية والكارهـة للأجانب. حيث لقي العديد من المصريين والأوروبيين حتفهم. ورحل العديد من الأوروبيين عن مصر.

عرفت إنجلترا كيف تستفيد جيدًا من هذه الأحـداث لتحتـل مصـر عسكريًا.

لقد استغلت الفرصة وتجاوزت قرارات المؤتمر الدولي المجتمع في القسطنطينية للنظر في تنظيم المسألة المصرية، والذي أقـر القيـام بعمـل جماعي للقوى في مصر. ولم تكن الدعوة التي وجهتها الحكومة الإنجليزيـة إلى الحكومة الإيطالية للمشاركة في احتلال مصر إلا دعوة كاذبة، فلم تقترح الحكومة الإنجليزية على الحكومة الإيطالية أن تشارك في الحملة المتجهة إلى مصر إلا بعد أن تأكدت من أن الحكومة الإيطالية سوف تصرف النظر عن الأمر[1].

في 11 يوليو قصف الأسطول الانجليزي الإسـكندرية، وفـي 11 سبتمبر هُزم جيش عرابي في التل الكبير على يد القوات الانجليزية. وفـي تلك الظروف استخدمت السفن الإنجليزية القناة بمنتهى الحرية دون أن تدفع أي رسوم، وأغلقتها لمدة 4 أيام.

استعاد توفيق قواه في السلطة، ونُفي عرابي إلى جزيرة سيلان.

([1]) باعتبارها حكومة مسالمة حتى ذلك الوقت وتبرهن على ذلك العديد من الوثائق.

كان النجاح الانجليزي يسيرًا وذلك بسبب أن عرابي لم يقدم على غلق القناة بعد أن أكد له دى ليسبس أن الإنجليز لن ينتهكوا حيادية القناة ولن يقوموا بأي أعمال حربية بها. ولكنهم، على الرغم من احتجاجات دى ليسبس، انتهكوا حيادية القناة حيث بدا لهم هذا التصرف ملائمًا تمامًا للتصدي لقوات عرابي: احتلوا بورسعيد، ووضعوا حاميات عسكرية في منشآت القومبانية، واستخدموا القناة كقاعدة حربية للعمليات العسكرية لمحاصرة الجيش المصري.

نظريًا لن يطرأ أي تغيير على موقف مصر الدولي عقب الاحتلال البريطاني العسكري: فيما مضى كانت مصر تتمتع باستقلال تام، وكانت سيادة تركيا ظاهرية أكثر منها جوهرية؛ وأكدت إنجلترا رسميًّا أن تدخلها في شئون مصر سيكون بصفة مؤقتة بهدف إعادة الاستقرار والأمن إلى البلاد. ولكن في الحقيقة فرضت إنجلترا على مصر سيطرتها الإدارية، والمالية، والسياسية والعسكرية، بما يكفى لجعل مصر مستعمرة للإمبراطورية البريطانية العظمى.

بالاستيلاء على مصر، أضافت إنجلترا التي سبق وأن أعلنت احتلال قبرص في مؤتمر برلين (1871)، الحلقة الأخيرة من سلسلة انتصاراتها لتفرض حول العالم سلسلة ثانية من الاستغلال والنفوذ. هذه السلسلة الجديدة تمتد من جبل طارق عبر البحر المتوسط مرورًا بمالطة، وقبرص، ومصر، وجزيرة ميون عند باب المندب، وعدن وصولاً إلى الاستيلاء على حصون الشرق الأوسط والأقصى، في حين كانت السلسلة القديمة تصل إلى الشرق بالدوران حول إفريقيا. هذه السلسلة الجديدة المارة بالبحر المتوسط تمثل اهانة وتهديدًا دائمين لبلاد البحر المتوسط خصوصًا إيطاليا.

امتدت السيطرة الإنجليزية في مصر لتشمل القناة، وبصورة أدق، يمكن أن نقول أن الاحتلال السياسي والعسكري لمصر كان منظمًا من أجل مراقبة القناة لصالح إنجلترا. وبما أن كل ذلك ليس كافيًا ليؤمن مصالحها، أرادت حكومة لندن أن تكون المشاركة الإنجليزية في إدارة القناة بصورة أكبر، وكان لها ما أرادت.

بمجرد الاستيلاء على مصر، غيرت إنجلترا لهجتها في مجالس القومبانية. فبعد أن حلت محل الخديوي وأخذت جميع حقوقه، طالبت بتعديل القوانين الأساسية والأغلبية في المجلس. وفى الوقت نفسه بدأ ملاك السفن والتجار في شن حملة عنيفة ضد الضرائب المفروضة على عبور الطرقات وضد عدم كفاية التجهيزات بالقناة. وللقضاء على مقاومة القومبانية، التي كانت تعتمد على حق الامتياز الممنوح لها بموجب الفرمانات، اُقترح إنشاء قناة ثانية تعمل تحت السيطرة الكاملة لإنجلترا(1).

ومن أجل تسوية تلك المصالح المتضاربة، تم الإعداد لعقد اتفاق مؤقت بين القومبانية والحكومة الإنجليزية في 10 يوليو 1883، رهنًا بموافقة البرلمان. وبناء على هذا الاتفاق تحدد أن يكون تخفيض الرسوم بما يتناسب مع حجم الزيادة في إيرادات المساهمين؛ وقامت الحكومة الإنجليزية بدفع المبالغ اللازمة لتوسيع القناة مقدمًا للقومبانية، كما عرضت عليها مساعيها الحميدة لمد فترة الامتياز. ولقد لاقى هذا المشروع معارضة كبيرة لدى أصحاب السفن والمندوبين التجاريين، وكان مثارًا لنقد لاذع في البرلمان(2)،

(1) انظر، Blue Book، مصر، 1883، رقم 15 و1884، رقم 3.

(2) في جلسات الغرفة العمومية المنعقدة في 11، 12، 13، 17، 2 يوليو وفى غرفة القادة بتاريخ 17 يوليو.

وكان على جلادستون Gladstone، رئيس الوزراء آنذاك، أن يسحب هذا المشروع معربًا عن ثقته في أنه يمكن إيجاد حل سريع لهذه المسألة عن طريق التفاهم المباشر، بعيدًا عن السياسة، بين ممثلي المصالح البريطانية ومديري القومبانية.

وتنفيذًا لهذا الاقتراح، انتقل دى ليسبس إلى لندن بصحبة نجله كارلو، متناسيًا جميع التصريحات الرنانة التي كان يرددها عن المنفعة والمصلحة العالمية، وذلك حتى يعقد اتفاقًا مع الحكومة وملاك السفن، ولإنقاذ المصالح المادية للقومبانية. وبعد عدة مباحثات، أُجريت تحت إشراف وزير التجارة جوزيف شامبرلان Joseph Chamberlan، مع أصحاب السفن الإنجليز وبعض من لهم مصالح متعلقة بالملاحة في القناة، تم التوصل إلى اتفاق في 30 نوفمبر 1883، بمكاتب القومبانية الخاصة بالملاحة الشرقية وبالملاحة في أشباه الجزر، بين أعضاء جمعية أصحاب السفن المهتمين بالتجارة الشرقية، من جانب، وبين كارلو دى ليسبس، نائب رئيس قومبانية القناة من جانب آخر، حيث اتفق الطرفان على وضع ما يطلق عليه برنامج لندن، وهو ما تم التصديق عليه بعد ذلك من قبل الجمعية العمومية في جلستي 12 مارس و 29 مايو 1884[1].

وبموجب هذا البرنامج يجب على القومبانية أن تلتزم بـ:

أ. تيسير حركة المرور عبر القناة بصورة أسرع عن طريق التوسعات والتجديدات، أو عن طريق إنشاء قناة ثانية، إذا لزم الأمر.

---

(1) للاطلاع على النص كاملاً، انظر Blue Book، مصر، 1884، رقم 3، و VOISIN BEY، سالف الذكر، مجلد رقم III، صفحات 76 – 81.

ب. فتح مكتب في لندن لتسهيل عملية السداد على أصحاب السفن، ولزيادة عدد موظفي القومبانية القادرين على التحدث باللغة الإنجليزية.

ج. تقليل الرسوم تدريجيًا حتى الحد الأدنى وقدره 5 فرنكات وتخصيص ما يزيد من المتحصلات على 25 % من صافى الربح لهذا الهدف.

د. زيادة عدد المديرين، الذي كان محددًا في القوانين الأساسية (بند رقم 24) إلى 32، أي توفير 8 أماكن جديدة، سبعة منها محجوزة لمندوبي وممثلي أصحاب السفن الإنجليزية ومكان واحد لهولندا.

وهكذا امتلكت إنجلترا 10 أعضاء في مجلس الإدارة: 3 مرشحين من قبل الحكومة و7 من قبل ملاك السفن. وكان من الطبيعي أن يشكل هؤلاء الأعضاء العشرة، الذين تفرض حكومتهم سيطرتها على مصر، تدخلاً أكثر تأثيرًا مما يتوافق مع عددهم؛ كما أنشأت من أجلهم لجنة استشارية خاصة مقرها في لندن.

النقطة الثالثة، المتعلقة بتخفيض سعر التعريفة بما يتوافق مع زيادة الجباية، لم تطبق مطلقًا. ففي عام 1883، لم تكن مصالح الحكومة الإنجليزية متعارضة مع مصالح ملاك السفن، نظرًا لأن أسهمها كانت آنذاك محرومة من الأرباح؛ ولكن بعد عام 1895، أي بعد الموافقة على استفادة الأسهم من الأرباح، أصبحت مصالحها المادية تتعارض مع مصالح أصحاب السفن، وسمحت بأن تتخلى القومبانية، إذا أتيحت لها الظروف عن تنفيذ التزامها بتقليل رسوم المرور. والأكثر من ذلك أنه في عام 1900 تم تطبيق مبدأ أن

أي تخفيض جديد في الرسوم يجب أن يكون مسبوقًا بزيادة في الأرباح. حكومة لندن لا يعنيها سوى المراقبة السياسية – العسكرية على القناة، ولن يضرها إذا استفاد أحد معها بمكسب مادي، حتى وإن كان هذا على حساب إلحاق الضرر برعاياها، الذين، كانوا يحصلون دائمًا على مكافأة غير مباشرة من الموارد الضخمة العائدة على الدولة.

هكذا صارت قناة السويس بمثابة إهانة موجهة للجغرافيا وللتاريخ، وللعدل والحق، وللتبادلات التجارية والعلاقات الثقافية بين الشعوب، بعد أن أصبحت حصنًا انجليزيًا للمراقبة ومنفذ تحصيل فرنسي.

لقد أصبح التدخل الإنجليزي تعسفًا مباشرًا في شئون الحكومة المصرية بعد الاتفاقية الأنجلو- فرنسية الموقعة عام 1904، والتي كانت تتعهد فيها الحكومة الفرنسية بألا تطالب بإنهاء الاحتلال الإنجليزي لمصر، وفي المقابل كانت إنجلترا تسمح بانتشار التأثير الفرنسي على بلاد المغرب.

بدءًا من هذا العام أصبحت إنجلترا هي المالكة الوحيدة لمصر، ولم تعد تبالي سوى بمصالحها الخاصة. جميع المعاهدات والتأكيدات المستمرة على أن الاحتلال أمر مؤقت، وتصريحات الاستقلال، كانت دائمًا محاطة بالعديد من التحفظات والتهديدات بأن الامتيازات ستلغى في اللحظة نفسها التي يتم فيها الموافقة على تلك الشروط، وأصبحت إنجلترا تمارس سيطرتها على مصر، تحت أسماء وأشكال مختلفة، ووقعت القناة تحت سلطتها المباشرة. لم يكن لدى أوروبا، التي شاهدت وحكمت على الأمور من الخارج، فكرة صائبة عن الوضع الحرج الذي فرضته إنجلترا على مصر؛

ولكنها انبهرت بصياغة المعاهدة الدولية الموقعة في القسطنطينية (أكتوبر 1888)، التي كانت تتعهد فيها إنجلترا بالسماح لجميع الأمم بحرية الملاحة في القناة، وتوهم الراى العام الأوروبي أن هذا سيكون استخدامًا دوليًا حرًا، في حين أنها لم تكن لتفعل لولا أن ذلك يرضى حكومة لندن ويتلاءم مع مصالحها.

وتطبيقًا لخطتها الاستعمارية في مصر، لم تقم إنجلترا بإجراء أي محاولة جادة لتحسين الأوضاع في البلاد. فجميع الإنجازات التي تمت في وادي النيل هي ثمرة عمل الأسرة الحاكمة والمساهمة القيمة الفعالة التي قام بها الإيطاليون في جميع ميادين الحياة السياسية والإدارية والاجتماعية. لقد كانت السيطرة الإنجليزية تمثل عقبة في طريق مصر. وعندما سيزاح الستار عن التاريخ الحقيقي للسيطرة البريطانية على مصر، سنرى أنها لم تكن سوى دموع ودم. لقد أنشأ الإنجليز الأحياء الراقية بالقاهرة والإسكندرية لراحتهم ورفاهيتهم، وحسنوا الخدمات العامة وكافة الأفرع الإدارية التي كانت تعمل على خدمة أغراضهم ومصالحهم. ولكنهم لم يهتموا مطلقًا بالتطوير المادي والمعنوي للشعب. تلك السبل التي كانت تنتهجها السلطة الإنجليزية حالت دون أن يكون هناك انصهار في الأرواح بين الحاكم والمحكوم، أو على الأقل تفاهم بين الطرفين[1].

([1]) كل هذا، سوف يتم نشره وتوثيقه، على أساس بعض المستندات المصرية الرسمية، في المجلد V من العمل *Histoire de l'Egypte moderne*.

الفصل التاسع والعشرون

قصة أسهم قومبانية قناة السويس

سبق وتحدثنا مرات عديدة عن مسألة سندات أسـهم القومبانيــة[1]؛ ونحن لسنا بصدد أن نعيد تقديمها بالتفصيل. ولكننا سنشير إلى بعض النقاط الرئيسية، حتى نتعرف، على ضوء الوثائق الرسمية غير المنشـورة، علـى بعض الأحداث والشخصيات التي لم تأخذ حقها في النشر.

لقد تم تقسيم أسهم القومبانية الفعلية إلى خمس فئات، دون استثناء أيًّـا منها، وهي: أنصبة العضو المؤسس، وأسهم رأس المال وأسـهم الانتفـاع، والحصص الأهلية، والسندات.

1. حصص العضو المؤسس

تقضي فرمانات 1854 و1856، الصادرة من الوالي سعيد والمؤكدة بفرمان 1866 الذي أصدره السلطان بالاتفاق مع الخديو إسماعيل، بوضـع قائمة بأسماء الأشخاص الذين أسهموا في إتمـام مشـروع القنـاة، سـواء بالمجهود أو الدراسة أو المال، قبل الشركة التي أنشأها دي ليسـبس. وتـم تحديد نسبة 10 % من صافي أرباح القومبانية لكل فرد من هؤلاء الأفـراد بعد استقطاع نسبة 15% للحكومة المصرية.

([1]) انظر CHARLES-ROUX، المجلد II، الفصل XV، *L'oeuvre financière*؛ SAINT VICTOR، *Le Canal de Suez*، باريس 1934، صفحات من 201 لى 226 .

من أخطر التجاوزات التي ارتكبها دي ليسبس كانت بلا شك ما قـــام به أثناء وضع قائمة الأعضاء المؤسسين. ولقد سبق وأن ناقشنا تلك المسألة المعقدة؛ ونحن هنا نتعامل مع حصص العضو المؤسس باعتبارها سندًا ماليًا.

كان مقررًا أن تكون حصص العضو المؤسس 100 سهم. وفى عام 1859 تم تقسيم كل سهم من هذه الأسهم إلى عشرة، الأمر الذي أدى إلـــى زيادة عدد الأسهم نفسها إلى 1000 وفي عام 1880 تم تقسيم العشرة إلـــى مائة، وبذلك أصبحت حصص العضو المؤسس حـــوالي 100.000 وتلـــك السندات، كما سبق وذكرنا، تحصل على 10 % من صافى أرباح القومبانية، وبالتالي كانت تحصل كل حصة من الحصص على فرنك واحد من الأرباح على كل مليون من صافى الأرباح.

كان سداد الكوبونات يتم بطريقة الأسهم نفسها، في شهري يوليو ويناير؛ باعتبار أن المبلغ الذي يستحق الدفع في يناير مجرد عربون، وموعد شـــهر يوليو لدفع أرباح العملية السابقة.

كانت حصص العضو المؤسس والأسهم تتبع تقريبًا طريقة تقدير الربح نفسها.

2، 3 أسهم رأس المال وأسهم الانتفاع.

في عام 1875 تعرضت عملية توزيع أسهم القناة التي تمـــت وفقًـــا لاكتتاب رؤوس الأموال، لتحول خطير بانتقال جميع الأسهم المصرية إلـــى الحكومة الإنجليزية.

فقد أصبح رأس مال القومبانية الحالي موزعًا على النحو التالي: 52% لفرنسا؛ و44% للحكومة الإنجليزية؛ و4% لباقي الدول. وبينما كانت الأسهم الإنجليزية ملكًا لهيئة واحدة، وهى الدولة، كانت الأسهم في فرنسا وغيرها من الدول ملكًا لأشخاص، أو هيئات عامة أو بنوك ضخمة.

في عام 1924، بسبب ارتفاع سعر الأسهم، قسمت مناصفة، وكانت 800 ألف سهم بواقع 250 فرنكًا قيمة اسمية لكل سهم. وينص البند رقم 5 من الفرمان الأول الصادر في 1854 على أن تتسلم الحكومة المصرية سنويًا نسبة 15% من صافى الأرباح الناتجة من الميزانية، دون المساس بالفوائد وقسائم الأرباح الناتجة عن الأسهم التي كانت تحتفظ بها لحسابها، أما باقي الأرباح فكانت توزع كالتالي: 75% من الأرباح لصالح القومبانية؛ و10 % لصالح الأعضاء المؤسسين. وقد تأكد محتوى هذا البند بالبندين الثامن عشر والتاسع عشر من الفرمان الثاني الصادر في 1856. وفي البند رقم 63 من القوانين الأساسية، الملحقة بالفرمان الثاني، تم التأكيد مرة أخرى على تلك النسب، وتم تخصيص نسبة 75% العائدة للقومبانية بالطريقة التالية: 3 % للمديرين؛ و2% لإنشاء صندوق إعانة وتعويض الموظفين؛ و70% تقسم على جميع الأسهم المستردة وغير المستردة.

وبقرار الجمعية العمومية الصادر في 24 أغسطس 1871، تقلص الجزء الخاص بالمديرين إلى 2%، وارتفع الجزء الخاص بالمساهمين إلى 71%.

تعطي الأسهم حتى الانتهاء من القناة نسبة 5% باعتبارها سندات؛ ثم تستمر بعد ذلك في إنتاج هذا الدخل الثابت من الأرباح، التي وصلت إلى أرقام خيالية.

يجب أن تسترد جميع الأسهم (البند 66 من القوانين الأساسـية)، وفقًا لخطة الوفاء بالدين المحددة في هذا الشأن، على مدار 99 عامًا، وهي فترة الامتياز، المحدد لها 99 عامًا، أي حتى نهاية 1968. وسوف يـتم تحديد الأسهم التي يجب أن تسترد عن طريق عمل قرعة علنية، واسـتبدال تلك الأسهم المستردة بسند جديد، يسمى سهم الانتفاع، ولن يكون له الحـق في نسبة 5% من فائدة رأس المال المسترد، ولكنه مع ذلك يحتفظ بحقـه في تقسيم الأرباح، وهو ما يعتبر مكسبًا اكبر (بند 68).

لو أن القومبانية كانت تعلم بأهمية هذا المشروع الذي سيعود بالنفع على العالم أجمع، لشعرت بضرورة عدم الاحتفاظ للأسهم المستردة بحقها في تقسيم الأرباح، ولقامت بإلغائها لتقلل التعريفات لصالح تطـوير العلاقات الدولية، إلى أن تتناسب تلك التعريفات، كما حدث في حالات مشابهة، مع تكاليف الصيانة. ولكن على العكس كان المساهمون يديرون الشركة بمعايير جشعة تتوافق مع مصالحهم الشخصية، بدافع الاستغلال الربوي، مسـتفيدين من مزايا الاحتكار على حساب التجـارة والحضـارة العـالميتين. وهـذه التجاوزات الأنانية التي ارتكبتها القومبانية كانت ناتجة من بعض الظـروف الأخرى الواجب توضيحها.

لقد لوحظ أن مكاسب القومبانية، لا تتناسب مع كونها مجـرد عائـد لاستثمار المبلغ الأساسي وقدره 200 مليون فرنك، ولكنها فاقت هذا المبلـغ بكثير. فقد كانت القومبانية مستفيدة أيضًا من الأربعمائة مليون التي قـدمها إسماعيل في سبيل إنجاح المشروع، والنفقات المقدمة من محمد علي وسعيد ومن شركة الدراسات للأعمال التمهيدية. ولم يكن هذا كل شيء. فمن أجـل تحسين وتوسيع القناة تم استثمار مبلغ 653 مليونًا؛ وقد تم الحصول على هذا

المبلغ عن طريق القروض المتمثلة ليس من الأسهم التي لها حق في الأرباح، ولكن من السندات ذات الدخل الثابت.

هذه المعايير لا تتلاءم مع معايير مشروع ذي طابع وأهمية عالميتين، ولكن مع معايير مشروع اقتصاد محلي، يتم فيه إعادة توظيف الفوائد من أجل تطوير الشركة نفسها دون إصدار أسهم جديدة، وبذلك يمكن أن تصل أرباح رأس المال المبدئي المتواضع إلى مبالغ ضخمة ويرتفع سعر الأسهم. وهذا ما حدث لأسهم القومبانية، التي كان تتمتع بمزايا شركة ناجحة تم إنشاؤها ليس برأس مال قدره 200 مليون فرنك فحسب، وهو القيمة الاسمية للأسهم، ولكن برأس مال يقدر بحوالي 2 مليار فرنك ذهب.

ويفهم من ذلك أن مجلس الإدارة كان يخجل من أن يسجل في الميزانيات، المكافأة الضخمة الموزعة على رأس المال الزهيد الذي دفعه المساهمون، وأنه كان يخفي في الأوراق الرسمية تلك الأرباح المبالغ فيها، ببعض الطرق والعمليات الحسابية الماكرة.

لقد حقق المساهمون بالفعل العديد والعديد من المكاسب. ففي عام 1917 فقط أودعت الحكومة الإنجليزية في خزانتها 2 مليون جنيه إسترليني، أي أكثر من نصف رأس المال المستثمر؛ وحتى عام 1938 كانت قد أودعت بالخزانة 50 مليون إسترلينى، أي ما يعادل 12 أو 13 أضعاف رأس المال. وبالمثل حقق الشعب الفرنسي أيضًا مكاسب ضخمة.

متوسط دورة أسهم رأس المال

العام	الفرنكات	العام	الفرنكات	العام	الفرنكات
1862	477.316	1875	674.052	1926	14.015.486
1863	501.454	1880	1.075.881	1927	14.250.320
1864	460.675	1885	2.035.397	1928	20.225.484
1865	439.981	1895	3.249.107	1929	23.605.138
1866	374.313	1905	4.461.146	1930	18.263.768
1867	325.803	1913	5.545.565	1931	14.961.572
1868	368.386	1919	5.779.418	1932	14.521.25
1869	475.370	1920	6.951.013	1933	18.475.13
1870	272.868	1921	5.981.873	1934	19.160.16
1871	208.135	1922	6.395.309	1935	18.353.69
1872	355.133	1923	8.636.842	1936	20.484.86
1873	434.935	1924	7.857.330	1937	25.285.58
1874	422.190	1925	10.425.826	1938	19.889.153

4. الحصص الأهلية

كما سبق وأشرنا، تعطى فرمانات الامتياز الحكومة المصرية الحق في حصة قدرها 15% من صافى أرباح القومبانية. ولكن في عام 1880 بضغط من المراقب الإنجليزي برينج Baring، الذي أُطلق عليه فيما بعد اللورد كرومر، تم منح هذا الحق، من قبل مجلس الوزراء المصري، الذي كان معارضًا للأمر، لبنك التسليف الفرنسي مقابل 22 مليون فرنك. وبدوره قام بنك التسليف بمنح هذا الحق إلى "شركة أهلية لتغطية 15% من أرباح فوائد قومبانية قناة السويس التي كانت تسدد للحكومة المصرية"، وكان مقرها في (مكتب الصرافة الوطني) في باريس. وبموجب هذه الحقوق أصدرت

الشركة الأهلية 84.507 سندًا تحت مسمى "الحصص الأهلية في قناة السويس"، بحيث تتحصل كل حصة على دخل يساوى الربح العائد من سهم انتفاع. وفى عام 1882 تم تقسيم الحصص الأهلية إلى خمسة أخماس من أجل تسهيل التدوير.

وخلال الـ 15 عامًا الأخيرة قبل الحرب الحالية، كانت هذه النسبة من أرباح القومبانية وقدرها 15%، التي بيعت بمبلغ 22 مليون فرنك، تغل في المتوسط 100 مليون فرنك كل عام.

5. السندات ذات الدخل الثابت

بالإضافة إلى السندات المذكورة، التي لها حق في الأرباح، توجد أنواع أخرى، كما سبق وأشرنا، ولكنها تغل دخلاً ضئيل؛ وصدرت بسبب القروض. وهى كالتالي:

أ) أول قرض يعتبر تغطية للكوبونات، المستحقة الدفع بدءًا من 1 يناير 1871 حتى إلى 1 يوليو 1874، والتي لم تسدد بسبب قلة الجباية والضرائب التي حصلت عليها القومبانية. وحتى لا يحدث خلل بالميزانية تم تحويل تلك الكوبونات إلى رأس مال بنفس قيمتها الأصلية (مع استقطاع الضرائب) فبلغت قيمتها 85 فرنكًا، ثم استبدلت بسندات جديدة بالقيمة نفسها، على أن يتم توزيعها بواقع سند لكل سهم من رأس المال المقيد، وتعطي فائدة 5% سنويًا لمدة أربعين عامًا، بدءًا من 15 نوفمبر 1882 حتى 1921، تسترد بعدها بمبلغ 85 فرنكًا للسند.

ب) ولكن القرض الذي بلغت قيمته 100 مليون فرنك الذي أقرته الجمعية العمومية في أول أغسطس عام 1867، كما سبق وأشرنا، صدر بعدد

333.333 سند بقيمة اسمية قدرها 500 فرنك، بسعر 300 فرنـــك، بفائـــدة سنوية 5%. وسيتم سداد الدين على مدار 50 عامًا من أكتوبر 1868 حتى 1 يوليو 1918.

ج) سندات دين بقيمة 500 فرنك بفائدة 3%. وتوجد ثلاث مجموعات مـــن هذه السندات

الفئة الأولى: تتمثل في قرض قدره27 مليونًـــا، أقرتـــه الجمعيـــات العمومية في 28 مايو 1879 و6 يوليو 1882. وكان عدد ســـندات الـــدين 73.226 بمتوسط سعر 369 فرنك، قابلة للاسترداد بمبلغ 500 فرنك خلال 50 عامًا بدءًا من عام 1885. وبذلك سينقضي هذا الدين في عام 1935.

الفئة الثانية: من هذه السندات ذات الفائدة 3% تعد جزءًا من قـــرض المائة مليون فرنك الذي وافقت عليه الجمعية العموميـــة بتـــاريخ 4 يونيـــو 1885. لقد صدر من هذه السندات حوالي 238.964 سند بأسعار متفاوتـــة؛ وسيتم سدادها على مدار 75 عامًا بواقع 500 فرنك ، بدءًا من 1887 حتى 1961.

الفئة الثالثة: من سندات الدين ذات الفائدة 3% تمثل قرضًا قدره 150 مليون فرنك، قد وافقت عليه الجمعيات العمومية بتاريخ 4 يونيو 1901 و12 يونيو 1911. كان عدد سندات الدين التي صدرت في الفترة من 1909 إلى 1916 حوالي 75.000 بسعر يتراوح ما بـــين 360 و475 فرنكًـــا، قابلـــة للاسترجاع مقابل 500 فرنك على مدار 53 عامًا بدءًا مـــن 1 ســـبتمبر 1901 إلى 1961. فائدة سندات الدين 3% وتقدر بمبلغ 15 فرنكًا يـــدفع النصف في 1 مارس، والنصف الثاني في 1 سبتمبر.

د) سندات دين، جديدة، بمبلغ 500 فرنك بفائدة 5%. العدد الصـــادر من تلك السندات وهو 252.655 يمثل باقي قرض يبلغ 150 مليون فرنكـــا

الذي وافقت عليه الجمعيات العمومية في 4 يونيو 1901 و12 يونيو 1906، و12 يونيو 1911. وقد صدرت في الفترة 1915 إلى 1918 بأسعار تتراوح ما بين 450 و 495 فرنكًا، قابلة للاسترداد فيما بعد بسعر 500 عام 1945. الفائدة السنوية لكل سهم تقدر بـــ 25 فرنكًا، يدفع النصف في 1 فبراير والنصف الباقي في 1 أغسطس. وقد تم اكتتاب هذه السندات من قبل الحكومة الفرنسية.

ومن ثم تتبقى من سندات القومبانية مستحقًا للدفع: الفئة الثانية والثالثة من السندات ذات الفائدة 3%، وسندات الدين الجديدة ذات الفائدة 5%.

الفصل الثلاثون

مشكلة رسوم المرور

مع تطور حركة المرور عبر القناة، شغلت مسألتان اهتمام الحكومات، وكانتا قد ظهرتا حتى قبل افتتاح القناة للملاحة، وهما مسألة التعريفات ومسألة النظام القضائي.

ولذا تعاونت الدبلوماسية الأوروبية، مع اللجنة الدولية بالقسطنطينية في عام 1873، من أجل التوصل إلى حل منصف وعادل لتلك المسألتين بطرق قانونية، في مصلحة جميع الأمم، عن طريق رفع مسألة القناة عمليًا وليس شكليًا إلى سلطة القانون الدولي. ولكن هيمنة إنجلترا المتغطرسة بامتلاكها الأسهم المصرية واحتلال مصر، عرقلت الموقف الدبلوماسي الأوروبي المنظم، وحالت دون أن يستكمل الوضع القانوني الدولي للقناة، والإدارة المالية والتحكم السياسي – العسكري.

لم تتوقف مطلقًا الانتقادات والاحتجاجات الموجهة من الشعوب ضد الاستغلال الاحتكاري لهذا الطريق المهم لأوروبا وللعالم بأسره. وقد أيد الماركيز دي فوج De Vouge، رئيس القومبانية الكذبة وهو على يقين بالحقيقة، حيث أكد في الجمعية العمومية المنعقدة في 6 يونيو 1939 أن الحركة المعارضة لنظام التعريفة الذي تطبقه القناة، قد ظهرت لدينا في الأعوام الأخيرة. وهذا الاضطراب الذي وصفه الرئيس بأنه حملة صليبية إيطالية غاصبة ضد المصالح الشرعية للقومبانية، كان استمرارًا لسلسلة متواصلة من الانتقادات الحادة والاحتجاجات اللاذعة، التي بدأت في جميع الدول مع افتتاح قناة السويس للملاحة. كانت هذه الحملة المعارضة للتعريفات الباهظة التي فرضتها القومبانية نشطة جدًا لاسيما بين أصحاب السفن الإنجليزية والملاك الإنجليز، على الرغم من أن شراء الأسهم المصرية

واحتلال مصر من قبل إنجلترا، يعتبر تعويضًا أكثر من كافٍ للاقتصاد البريطاني في مجمله، من ضرائب عبور الممرات التي يدفعها أصحاب السفن والأرباح الضخمة والمكاسب الأخرى التي تجنيها الحكومة.

كانت مكاسب القومبانية دائمًا في تزايد مستمر حتى تستطيع أن تحقق ما نص عليه البند رقم 17 من الفرمان الثاني وهو: "تعويضًا للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال". لقد أصبحت إدارة القناة أكبر مضاربة مربحة في العصور الحديثة، حيث شكلت "السويس" قاعدة مالية ومعنوية أكثر صلابة من مثيلاتها. فقد صار السهم الواحد يمثل ثروة حقيقية، ومن امتلكوا نصيبًا في "السويس" أو نجحوا في الحصول على وظيفة في إدارة القناة كانوا محظوظين ومحسودين. ثروة ضخمة يتمتع بها قليل من المتميزين بصرف النظر عن الأضرار التي ستلحق بحركة المرور والصالح العام. وهكذا لم تعد القناة بعد مجرد طريق مواصلات رئيسي، ولكن حاجز بين الشعوب[1]، والسؤال الذي يطرحه الكثيرون في إيطاليا وخارجها هو" إلى متى ستتحمل البشرية هذا الاستغلال على حساب تجارتها؟"[2]

لقد لاحظنا الطفرة السريعة في قيمة الأسهم؛ وها نحن الآن نقدم دورة تقسيم الأرباح التي كانت تحققها:

([1]) انظر، مقال A.T.Wilson، نائب البرلمان الإنجليزي في (The Nineteenth Century and after) ملف بتاريخ 1 يونيو 1933.

([2]) E.M.Polson-Newmann، في (The Nineteenth Century and after) أغسطس 1938.

العام	دخل السهم المقدر بـ500 فرنك
1859	25 فرنك
1860	25
1861	25
1862	25
1863	25
1864	25
1865	25
1866	25
1867	25
1868	25
1869	25
1870	25
1871	تم تسديد الكوبونات من أرقام 25-30
1872	مستحقة الدفع من 1 يوليو 1871
1873	إلى 1 يوليو 1874
1874	12.50
1875	26.88
1876	28.55
1877	32.98
1878	31.43
1879	29.87
1880	46.88

68.80	1881
81.22	1882
88.65	1883
87.25	1884
85.40	1885
75.33	1886
78.22	1887
89.38	1888
91.05	1889
92.68	1890
112.13	1891
99.06	1892
97.09	1893
96.65	1894
99.49	1895
100.05	1896
97.62	1897
107.74	1898
116.48	1899
116.53	1900
133.86	1901
134.15	1902
139.60	1903

1904	150.89
1905	151.33
1906	151.69
1907	151.71
1908	151.82
1909	162.53
1910	171.30
1911	179.55
1912	179.95
1913	180.95
1914	134.44
1915	134.28
1916	102.58
1917	77.10
1918	113.60
1919	210.00
1920	280.00
1921	289.94
1922	366.93
1923	493.71
	دخل السهم المقدر بـــ250 فرنكًا
1924	327.184
1925	424.984

1926	544.017
1927	577.520
1928	644.570
1929	667.010
1930	650.00
1931	605.00

منذ عام 1931 حتى عام 1938 والزيادة في عائد السهم تتراوح بين الأرقام نفسها باستثناء أعوام 1934، 1935؛ حيث ارتفع الرقم بطريقة ملحوظة على إثر الحملة الإيطالية على الحبشة.

منذ لحظة الاكتتاب والأسهم تغل فائدة 5 %. ولكن الأرباح الإضافية بدأت توزع في عام 1875 بعد زيادة رسوم المرور، التي حددتها اللجنة الدولية المنعقدة بالقسطنطينية وبعد تجميد الفوائد المتأخرة؛ ومن ذلك الحين ارتفعت بطريقة سريعة جدًا، تفوق أي توقع.

تلك الأرباح الضخمة كان من شأنها أن تُشعر القومبانية بضرورة تخفيض نسبة رسوم الترانزيت. في الحقيقية لقد تم تخفيض تلك الرسوم مرات عديدة، وكانت القومبانية تفخر وتتباهى بتلك التخفيضات المتتالية لتبرهن على أنها حريصة كل الحرص على مصلحة التجارة العالمية. ولكن هذا لا يجب أن يخدعنا. فلم يكن هناك علاقة نسبية بين التخفيضات وبين زيادة الأرباح؛ ولم تحدد الرسوم وفقًا للمعيار الوحيد الذي يجب أن يتبع للحفاظ على سلامة الإدارة لصالح التجارة العالمية. في جميع الأحوال لم تحاول القومبانية جديًا أن تحدث تناغمًا بين دخل القناة والمصالح التجارية.

هذه هي حركة التعديلات التي أجريت في الضرائب المفروضة على السفن، ولكنها لم تكن دائمًا تعني التخفيض.

رسوم الترانزيت (بالفرنك الذهب)

عام	سفن محملة	سفن فارغة بدون حمولة
1874	13	13
1877	12.50	12.50
1879	12	12
1881	11.50	11.50
1882	11	11
1883	10.50	10.50
1884	10	7.50
1885	9.50	7
1893	9	6.50
1903	8.50	6
1906	7.75	5.25
1911	7.25	4.75
1912	6.75	4.25
1913	6.75	3.75
1916(إبريل)	6.75	4.25
1916(أكتوبر)	7.25	4.75
1917	7.75	5.25
1917(يوليو)	8.50	6
1920(أكتوبر)	8.25	5.75

1921	8	5.50
1923	7.75	5.25
1924	7.50	5
1925	7.25	4.75
1928	7	4.50
1929	6.90	4.40
1930	6.65	3.325
1931(نوفمبر)	6	3
1934(إبريل)	5.75	2.875

منذ 8 يوليو 1935 تم احتساب الرسوم بالجنيه الإسترليني والقرش المصري

1935(يوليو)	0.7.6	0.3.9
1936 (يوليو)	0.7.0	0.3.6
1937 (إبريل)	0.6.0	0.3.0
1938 (ديسمبر)	0.5.9	½ 0.2.10

بدءًا من عام 1884 انخفضت التعريفات المفروضة على السفن الفارغة، حتى وصلت في عام 1926 إلى النصف.

في أغسطس 1940 أعلنت إدارة القومبانية أنها ستحصل الرسوم بالجنيه الإسترليني 0.8.0 و 0.40.0.

كانت الرسوم تحصل على جميع المساحات القابلة للاستخدام لشحن البضائع، سواء أكانت مشغولة بالكامل أم جزءًا منها.

كانت رسوم المرور للراكب الواحد تعادل رسوم طن حمولة؛ فالأطفال الذين تتراوح أعمارهم ما بين 3 و 12 عامًا كان يدفع عليهم رسوم

تعادل طن حمولة فارغة؛ في حين أن الأطفال أقل من 3 أعوام كانوا معفين من الرسوم.

وفيما يلي نتعرف معًا على حجم الزيادة التي طرأت على نسب أرباح الأسهم على الرغم من خفض التعريفات.

عام	في المائة، تم حساب النسبة من مكاسب أرباح الأسهم بالفرنك الذهبي
1883	17.731
1884	17.450
1885	17.081
1886	15.067
1887	15.665
1888	16.896
1889	17.179
1890	17.350
1891	17.430
1892	18.473
1893	18.075
1894	18.000
1895	18.500
1896	18.500
1897	18.000
1898	20.000

21.600	1899
21.600	1900
25.000	1901
25.000	1902
25.000	1903
28.2	1904
28.2	1905
28.2	1906
28.2	1907
28.2	1908
30.0	1909
31.6	1910
33.0	1911
33.0	1912
33.0	1913
33.0	1914
24.0	1915
18.0	1916
13.0	1917
20.0	1918
28.6	1919
16.96	1920
18.94	1921

1922	27.16
1923	27.06
1924	28.72
1925	29.68
1926	28.28
1927	37.00
1928	41.42
1929	43.04
1930	44.32
1931	37.90
1932	31.60

في الفترة بين عامي 1933 وحتى 1938 كانت نسبة الأرباح التي تتراوح ما بين 33- 40 % تمثل القاعدة. فلو أن الأرباح قد تم احتسابها بالفرنك الورقي لوصلت في عام 1937 لرقم ضخم يعادل 328%. وهذه الأرباح الضخمة التي تخص المساهمين كانت تتوافق تمامًا مع المرتبات المجزية التي كان يحصل عليها المديرون والعاملون في القومبانية. ففي الأعوام الأخيرة كان المديرون يحصلون على أكثر من 3.000 إسترليني في العام الواحد، أي ما يعادل 9 إسترليني يوميًا وذلك مقابل القيام ببعض الأعمال الصغيرة أو عدم القيام بشيء نهائيًا.

كان من الممكن أن نصف هذه الأرباح على أنها مبالغ فيها، لو أن الأسهم كانت تمثل كل رأس المال المستثمر في إنشاء القناة؛ ولكن عندما نفكر في أن القناة تكلفت مبلغًا أكبر بكثير مما كان محددًا لها، وأن المساهمين

يستفيدون بمبالغ ضخمة لم يدفعوها، يحق لنا أن نصنف مكاسبهم بلا شك على أنها غير أخلاقية، وبعيدة كل البعد عن الطابع والأهمية العالمية للمشروع.

في برنامج لندن عام 1884 أجبرت القومبانية على تخفيض التعريفات تدريجيًا حتى 5 فرنكات عندما تصل قيمة أرباح الأسهم إلى 125 فرنكًا من صافى الأرباح. وفى عام 1901 حققت الـــ125 فرنكًا من أرباح الأسهم وتجاوزاتها في عام 1903. ولكن القومبانية، على الرغم من احتجاجات ملاك السفن الإنجليزية، لم تنفذ، كما سبق وذكرنا، شرط اتفاق لندن، الخاص بتخفيض تعريفات المرور. هذا التقصير في تنفيذ الالتزامات كان مبرره أن القومبانية قامت بعمل تحسينات لازمة لزيادة حركة المرور عبر القناة، "وهو ما لم تكن مضطرة للقيام به وفقًا لنص الاتفاق الأصلي". في حين أن المتوسط العام للمبالغ المنصرفة في الفترة من 1904 إلى 1913 كان أقل منه في الفترة من 1884 - 1893، والتحسينات التي تمت كانت مخصصة للحفاظ على كفاءة القناة، وليس لزيادة حركة المرور.

في الليلة السابقة للحرب العالمية (1913) ارتفع إجمالي الأرباح الخاصة بحملة الأسهم وباقي السندات بشكل ملحوظ متجاوزًا المليار ونصف فرانك بفائدة تقدر بـــ33%. ثم حدثت بعد ذلك أزمة الحرب، لكن هذا لم يمنع من استعادة الوضع؛ ففي عام 1930 قاربت نسبة الأرباح الـــ44.32%. وعلى الرغم من تلك المكاسب الضخمة، لم تقدم القومبانية سوى تخفيضات بسيطة في التعريفات؛ الأمر الذي أدى إلى إثارة الناس مرة أخرى. هذا هو ما جاء في اجتماع 23 مارس 1931 الذي عبر فيه أصحاب سفن ليفربوول عن وجهة النظر الإنجليزية بمنتهى الدقة والوضوح:

"في عام 1929 قامت قومبانية القناة بتوزيع الأرباح على أساس 267% [1] بعد أن وفرت المبالغ اللازمة لصيانة القناة.... لقد حان الوقت لحث الحكومة الإنجليزية على أن تتمسك بحقوقها وان تعترف بواجباتها، وأن تعي جيدًا أنه من المتعارف عليه في باريس أن تعريفات قناة السويس تمثل استغلالاً احتكاريًا حقيقيًا، يضر بمصالح التجارة ومنافي للضمير الاجتماعي الحديث"[2]. وبعجرفتها المعهودة جاء رد القومبانية على تلك الملاحظات وغيرها، ضمن تقريرها الخاص بعام 1931؛ حيث أكدت: "نحن نرفض رفضًا تامًا الخضوع لضغط الشكاوى المثارة بشأن القومانية بصيغة عدوانية".

وفي مارس 1933، قام ويلسون A.T.Wilson، نائب البرلمان الإنجليزي، في أحد المؤتمرات السياسية، بوصف قناة السويس على أنها شريان حيوي تملكه هيئة متطفلة على التجارة العالمية. وأشار إلى أنه في عام 1931، ردت القومبانية على طلبات تخفيض التعريفة التي وجهت لها من أصحاب سفن ليفربوول، مؤكدة أن تلك الطلبات المستمرة تعطى نتيجة سلبية، مثيرة بهذا الموقف الأناني احتجاج ست قوى بحرية عظمى ومتسببة في خلق ضغوط دولية. وقد لاقى هذا الحديث صدى واسعًا في الدوائر السياسية، والدبلوماسية والتجارية، مما شجع المؤلف لأن يقدم في الشهر التالي بحثه أمام الشركة الأسيوية الملكية بلندن. وجاء رد رئيس القومبانية،

---

(1) بالفرنك الفرنسي الورقي.

(2) جريدة التايمز (Times)، عدد 24 مارس 1931 .

الماركيز دي فوج de Vogue، في مذكرة مليئة بالحيوية ولكنها ليست ذات أهمية[1].

في أعقاب ذلك توقف النقد والهجوم الإنجليزي الموجه ضد القومبانية، لأسباب واضحة؛ ولكن إيطاليا، نظرًا للزيادة الملحوظة في حركة المرور الخاصة بها عبر القناة، واصلت بمنتهى الحماس احتجاجها على التجاوزات والأضرار الواقعة عليها نتيجة بقاء مشروع ذي منفعة عامة وأهمية عالمية في يد شركة خاصة قائمة على المضاربة الربوية؛ وتلجا إلى فرض رسوم باهظة على السفن العابرة للقناة من أجل أن تضمن أرباحًا ضخمة لمساهميها. هناك العديد والعديد من الكتابات الإيطالية التي تبرهن على أن اعتبار إدارة طريق بحري عالمي تم إنشاؤه لتنشيط حركة التجارة العالمية، مثل قناة السويس، أمرًا خاصًا، ليس له أساس من الصحة، وإنكار حق حماية المصالح الجماعية، رغم أنه حق معترف به في أي امتياز يمنح للخدمات العامة. بامتياز متواضع للخدمات العامة.

في أي دولة متحضرة تؤدى الخدمة العامة تحت مراقبة سلطة، مهمتها حماية مصالح جموع المستفيدين وتحديد التعريفات بطريقة تسمح بإعطاء نسبة عادلة من رأس المال.

لكن قومبانية القناة، على العكس، استغلت فرصة أن تطور القانون الدولي كان متأخرًا جدًا مقارنة بالاحتياجات المعاصرة للمجتمع البشرى، ومارست نظامًا مرابيًا على حساب مصالح المستفيدين من القناة، فكانت تكدس الأموال وتوزع على المساهمين ثروة طائلة دون مراعاة الصالح

([1]) انظر، مجلد، Wilson الذي سبق ذكره، صـــفحات من 179 إلى 185 من الترجمة الإيطالية.

العام. وهو ما يعد أمرًا غير أخلاقي لأن مشروع القناة قد تم تنفيذه لهدف عالمي؛ فقد أصبح استخدام القناة أمرًا ضروريًا للحضارة الحديثة ولا يقل أهمية عن البخار والكهرباء، وفي بعض الدول لم تكن هناك أي منافسة.

ودفاعًا عن نفسها كانت القومبانية تزعم بأن التعريفات تقتصر في مجملها 1%، أو 2%، ونادراً ما تصل إلى 3% من قيمة البضائع المنقولة عبر القناة؛ وبذلك كان التأثير السلبي للتعريفة المفروضة على البضائع ضئيل جدًا.

وإذا كان هذا صائبًا بالنسبة للبضائع الباهظة وصغيرة الحجم، فهو ليس كذلك بالنسبة للبضائع الرخيصة الضخمة. في الحقيقة كانت التعريفات تعادل نسبة مئوية تتراوح ما بين 3 إلى 30% من قيمة البضائع، وفى بعض الحالات كانت تفوق ذلك. ولهذا السبب يجب علينا إلا نغفل أن الرسوم كانت تطبق على جميع المساحات القابلة للاستخدام وليس فقط المساحات المشغولة بالفعل؛ وبالتالي فإن البضائع المنقولة على متن سفينة مبحرة بدون حمولة كاملة كانت تعانى من ضرائب باهظة وزيادة ملحوظة في السعر؛ وهذان الأمران لا يمكن تحملهما إذا قامت السفينة برحلة ذهاب وعودة وهى فارغة. وكان لكل هذا تأثير سلبي آخر يتمثل في أن تعريفات القومبانية كانت تشارك في ارتفاع الأسعار لاسيما في أوقات الأزمات. كل هذه الأضرار كانت مقتصرة على الرحلات القصيرة، كما هو الحال بالنسبة للرحلات الإيطالية. وعندما نفكر في أن أضخم الأعمال تستكمل أو تلغى بسبب الاختلاف على شلن واحد للطن، أو أن هناك صناعات تستمر أو تنهار على هذا الهامش، يتضح لنا مدى التأثير القوى الذي فرضته رسوم القناة على المنافسات التجارية. لقد نجحت التجارة الإيطالية في الصمود لأن الحكومة كانت تدفع رسوم عبور القناة؛ كما أكدت التجارة الألمانية صلابتها بسبب الدعم الداخلي.

لو أن القومبانية قامت بعمل تخفيض سريع في التعريفات في الفترة من 1934 إلى 1938، كما صرح الرئيس دي فوج، في الفقرة التي سبق وأن عرضناها من تقرير عام 1938، لما أدت التعريفات الباهظة إلى ابتعاد العديد من السفن عن القناة، خصوصًا تلك التي تسير بالزيوت المعدنية، حيث لم يكن ضروريًا بالنسبة لها استخدام المرافئ باستمرار. وللسبب نفسه أصبح موقف القومبانية من مطالب المستفيدين أقل تعجرفًا، وهو ما يبرهن على أن القومبانية تدير بمعايير رأسمالية بحتة.

من الواضح جليًا أن إدارة القناة كانت تتعارض بشدة مع الأحداث، ومع طابع المشروع وأهميته ومع المفاهيم القانونية الجديدة. ويعد هذا التعارض أمرًا مدمرًا لاسيما بالنسبة لإيطاليا التي أسهمت أكثر من أي دولة أخرى في تنفيذ مشروع القناة، والتي تحتل المركز الثاني من بين المنتفعين من قناة السويس، دون أن يكون لها الحق في الحصول على نسبة من الأرباح.

مع الزيادة المستمرة في حركة مرور السفن التابعة لنا، أصبحت ضريبة عبور القناة تمثل عبئاً على تجهيز السفن والاقتصاد الإيطالي. فبعد أن كان المبلغ يتراوح سنويًا ما بين 15 – 20 مليونًا، نجده ارتفع في الأعوام الأخيرة حتى وصل إلى 180 مليون فرنك ذهب. كان السداد بالعملة الأجنبية التي كانت مستخدمة في علاقتنا التجارية والسياسية مع ممتلكاتنا الاستعمارية في أريتريا، والصومال والإمبراطورية. وقد أدى السداد النقدي إلى زيادة تكاليف تأجير السفن وبالتالي أسعار المواد الخام والمنتجات المنقولة، كما كان يعرقل ويؤجل، إن لم يكن يمنع نهائيًا، مرور الأفراد عبر الإمبراطورية الإيطالية.

وستأخذ هذه الملاحظات حقها من التوضيح إذا أخذنا في الاعتبار أن إيطاليا، فضلاً عن عدم تمتعها بأي عائد من الأرباح، لم تكن تمتلك في السويس أراضي ذات عائد يمكن الاستفادة منها، أراضى تنتمي لحضارات قديمة ومأهولة بالسكان وقابلة للتطوير، كما هو الحال مع بعض الدول الأخرى، مثل ممتلكات إنجلترا في الهند وفرنسا في إندونيسيا وهولندا في الجزء الخاص بها في الهند. فقد كانت ممتلكات إيطاليا في السويس أراضى موحشة، تحتاج لمجهود ضخم لإصلاحها وتعميرها لتستوعب شعبها، هذا الشعب الفقير الذي يستحق أن يجد مجالاً للنشاط والعمل.

وهكذا فإذا كان عبء الرسوم من الممكن أن تتحمله باقي الدول بسهولة، فهو بالنسبة لنا حمل ثقيل لا يطاق، ليس على المستوى الاقتصادي فحسب ولكن على المستوى السياسي أيضًا.

وتبدو بشاعة التعريفات المفروضة من قبل قومبانية السويس أكثر وضوحًا أذا ما قورنت بالتعريفات المطبقة في المشروعات الأخرى التي لها الطابع نفسه، والتي تدار كما يجب أن يكون، بوصفها مشروعات ذات منفعة عامة عالمية لصالح حركة المرور في جميع أنحاء العالم. أما قناة السويس، فعلى العكس كانت تدار وفقًا لمعايير خاصة تخدم في الأساس الدول التي تملك الجزء الأعظم من الأسهم، وهما فرنسا وإنجلترا. النداء السهل البسيط لهذا المفهوم الأناني البالي يمثل دائمًا الرد الوحيد للمديرين على الاحتجاجات القديمة والجديدة المقدمة من ملاك السفن. ولم يخجل رئيس القومبانية، في اجتماع الجمعية العمومية المنعقدة بتاريخ 6 يونيو 1939، من أن يسخر من المطالب الإيطالية الطبيعية والشرعية، مزيفًا تاريخ القناة ومتسترًا تمامًا وراء قناع من دناءة الفكر والشعور تحت مسمى الحق الشخصي، دون أن يعير

أدنى اهتمام بالتاريخ، وببنود الفرمان، وبالمنفعة العامة، والحضارة الإنسانية والسياسة[1].

وبانعدام وعي بما يحمله كلامه من تناقض استدعى رئيس الشركة "روما في أيامها المجيدة، وروما قانون الدول" والتي سوف يصعب عليها- على حد قوله- التعرف على فكرها المتحضر في روما موسوليني. إنه لأمر مثير للدهشة ألا يدرك السيد الماركيز أنه بمثل هذا الاستدعاء لروما يثير نقدًا داميًا ضد الأنظمة الإدارية المتبعة في القومبانية، باعتبار أن تلك الأنظمة ينقصها قانون الدول، وتعدد الآراء، والأهمية الحضارية، التي كانت أهم السمات الرئيسية لروما القديمة؛ التي على الرغم من سخط الماركيز وقومبانيته، كانت حاضرة ونشطة بروحها القديمة والجديدة وعلى استعداد تام لحل مسألة القناة. صفقت له الجمعية العمومية وأبرزت الجرائد الفرنسية حديث الماركيز بما يحتويه من تزييف ومغالطات تاريخية وقانونية خطيرة[2].

([1]) بعد ثلاثة أيام، رد الكاتب على رئيس القومبانية، في بث إذاعي للإيطاليين في الخارج، مؤكدًا له أن تصريحاته تتعارض تمامًا مع الوثائق التي نشرت بمعرفة دي لبسبس.

([2]) ها هم الفرنسيون، الذين يتباهون بأنهم يتمتعون بحس قانوني عالي، يفكرون، فيما يخص القناة، بمنطق رئيس القومبانية نفسه. وإليكم احد الاقتباسات:" تبدي الدول المتسلطة عداءً شديدًا لاحتكار شركة خاصة لهذا المشروع، خصوصًا وأن احتكار قناة السويس سيكون أمرًا مربحًا."، Kostolany، سبق ذكره.

لا تعتبر حركة المرور عبر القناة أمرًا خاصًا، فهي ذات أهمية عالمية وتهم بطريقة مباشرة ثلاث قارات: هي أوروبا، وأسيا، وإفريقيا، وبطريقة غير مباشرة أمريكا. والنقل عبر القناة هو أهم خط رحلة جغرافي سياسي في العصور الحديثة، ولذا لا يجب أن يكون خاضعًا لمنظومة من ضرائب العصور الوسطى.

لم تكن أسباب رفض فرنسا وإنجلترا السماح لإيطاليا بالمشاركة في إدارة القناة، وتقليل ضريبة عبور القناة، لصالح التجارة والتطور العالمي، أسبابًا سياسية أو قانونية، ولكنها الأنانية العمياء، التي كانت تمتاز بها تلك الدولتان الغربيتان، اللتان تصران على موقفهما المتعنت فيما يتعلق بتلك المسألة وغيرها من المسائل الأخرى.

لقد تقرر في فرماني الامتياز الأول والثاني أن تحمل القومبانية اسم الشركة العالمية لقناة السويس، وأن تظل مفتوحة بصفة دائمة أمام جميع الدول دون تمييز أو حرمان أو تفضيل. كما تضمنت فرمانات الامتياز بعض المسائل الأخرى مثل القانون العام والقانون الدولي، وهكذا تحول الطابع العالمي لمشروع شق برزخ السويس الذي بدأت به شركة الدراسات مهمتها العالمية، إلى شركة جديدة على الرغم من موقف دي ليسبس. بالإضافة إلى أن البند رقم 24 من القوانين الأساسية المرفقة بالفرمان الثاني والأخير ينص على" أن تدار الشركة من قبل مجلس مؤلف من 32 عضوًا يمثلون أهم الدول المشاركة في المشروع".

نحن الآن بصدد الحديث عن الدول التي لها علاقة بالمشروع وليس عن المساهمين. فقد كانت نية المتحمسين للقناة ونية الوالي سعيد وإسماعيل بعيدة كل البعد عن الرغبة في أن يستفيد عدد قليل من المضاربين من احتكار أهم طريق عالمي. والدليل على ذلك أنه أثناء انعقاد اللجنة الدولية المنعقدة

بالقسطنطينية 1873 من أجل تنظيم مسألة التعريفات، وكذلك اللجنة المنعقدة في 1888 لوضع النظام القضائي للقناة شاركت الدول المستفيدة من حركة المرور وليس كبار المساهمين.

كما أن الأحداث التي مر بها تشكيل مجلس الإدارة تؤكد أن القومبانية قد أقرت ضمنيًا بأن القناة يجب أن تدار لخدمة المصالح العامة للمنتفعين.

تم تعديل البند رقم 24 من القوانين الأساسية، الذي حدد عدد أعضاء مجلس الإدارة بعدد 32 عضوًا، للمرة الأولى في اجتماع الجمعية العمومية المؤرخ في 24 أغسطس 1871، الذي قلص عدد المديرين إلى 21 عضوًا. وعقب شراء إنجلترا للأسهم المصرية تم توقيع اتفاق بين الحكومة البريطانية والقومبانية لضمان تمثيل المصالح الإنجليزية في مجلس الإدارة بترشيح 3 أعضاء جدد مخصصين لإنجلترا.

وفي 24 مايو 1884 قررت الجمعية العمومية أن يعود عدد المديرين من جديد إلى 32 بإضافة 8 أعضاء جدد. من بينهم سبعة يمثلون إنجلترا وواحد لهولندا، وذلك نظرًا لهيمنة أعلام هاتين الدولتين على حركة المرور في القناة. وهكذا بدت الجمعية معارضة للامتياز، ولم يستطع دي ليسبس التغلب على الاعتراض إلا بطلبه من الجمعية مراعاة واجبات القومبانية تجاه حركة المرور العالمية.

وفي عام 1899 ــ بسبب سيادة الأعلام ــ تم تخصيص مكان جديد لأحد ملاك السفن النمساويين، وظل عضوًا في المجلس حتى نشوب الحرب العالمية. وفي مايو 1936 تذكرت القومبانية أخيرًا أن مصر هي الدولة المالكة للقناة، وخصصت لها مقعدين في مجلس الإدارة.

ويمكننا عرض تشكيل الهيكل الإداري القناة عام 1939 من وجه النظر العالمية على النحو التالي :-

نسبة حمولة السفن العابرة للقناة وفقًا لأعلامهم

الإنجليزي	%47.28
الإيطالي	%16.07 [1].
الألماني	%9.07
الهولندي	%7.67
الفرنسي	%4.99

تشكيل مجلس الإدارة

الفرنسيون	19
الإنجليز	10
المصريون	2
الهولنديون	1
الإيطاليون	0
الألمان	0

التحكم السياسي العسكري

الإنجليز	حكم مطلق

([1]) هذه هي النسبة الطبيعية: ولكن أثناء حرب الحبشة ارتفعت النسبة إلى أكثر من 20%.

المكاسب والأرباح

الفرنسيون	53%[1]
الإنجليز	44%[2]

التباين صريح والمقارنات محزنة، لاسيما إذا علمنا أن استفادة الفرنسيين والإنجليز من القناة تفوق بكثير قيمة رأس المال المستثمر فى الأسهم المملوكة لهما، وأن ألمانيا وإيطاليا بالأخص كان لعملهما أكبر الأثر في إنجاح المشروع؛ وإن المساهمة الفرنسية كانت صاخبة ومدوية أكثر منها مؤثرة؛ وأن إنجلترا عارضت المشروع بكل ما أوتيت من قوة. كل هذا يعد بالنسبة لإيطاليا مبررًا خاصًا جدًا لشعورها بالحسرة والمرارة؛ فبينما كانت باقي القوى تستطيع الإفلات من طغيان القومبانية، كانت إيطاليا وحدها مضطرة لأن تتحمل عواقبه الوخيمة.

---

(1) إذا أخذنا في الاعتبار المرتبات الضخمة التي كان يحصل عليها كبار الموظفين، وبالأخص الفرنسيين، نجد أن مكاسب فرنسا قد ارتفعت إلى نسبة أكبر.

(2) بالإضافة إلى الأسهم المصرية، قامت إنجلترا بعد ذلك بشراء ما استطاعت من أسهم.

الفصل الحادي والثلاثون

النظام القضائي للقناة I [1]

أصوات الشعوب ودراسات رجال القانون

---

[1] جميع الكتابات الخاصة بقناة السويس تقريباً تتحدث عن مسالة النظام القضائي؛ ولكن المعالجات المتخصصة ليست بالقليلة، ولكن يظل أوسعها على الإطلاق هو ما كتبه R.DEDREUX، *Der Suezkanal im internationalen Rechte unter Berücksichtigung seiner Vorgeschichte*، توبينجين 1912. وجدير بالذكر أيضًا المعالجة التي قدمها FAUCHILLE في *Traité de droit international public*، مجلد I، الجزء الثاني، باريس، طبعات مختلفة: و كذلك ما كتبه L.CAMAND، *Etude sur le régime juridique du Canal de Suez*، جرينوبولي 1899؛ و L.M. ROSSIGNOL، *Le Canal de Suez: Etude historique et juridique*، باريس 1898؛ H.VON RICHTHOFEN، *Der Suezkanal im Weltkrieg und inder Nachkriegszeit. Eine völkerrechtliche Studie*، برلين 1938. كما صدرت في إيطاليا العديد من المعالجات الخاصة في هذا الشأن ومنها: ما كتبه P.CONTUZZI، *Il Canale di Suez nei rapporti di ordine commerciale ,politico e giuridico*، ميلانو 1908؛ و A.GIANNI، *Il regime giuridico del Canale di Suez* في "Oriente Moderno"، يوليو 1935؛ و R.SANDIFORD ، *Il Canale di Suez ed il suo regime internazionale*، في" الجريدة البحرية"، نوفمبر 1935؛ و G.AMBROSINI، *La situazione internazionale dell'Egitto e il regime del canale di Suez*، في Rivista di studi politici internazionali"، يناير – مارس 1937؛ أعيد نشره في مجلد بعنوان "I problemi del Mediterraneo"، روما 1937، و B.AGLIETTI، *Il Canale di Suez ed i rapporti anglo-egiziani* ، فلورنسا 1939. كما نشرت العديد من الكتابات حول التهديد الإنجليزي بغلق القناة أمام الملاحة الإيطالية أثناء غزو

كان محمد علي المؤسس العبقري لمصر الحديثة، كما سبق وأن عرضنا، يشعر بعظمة مشروع القناة، لذا شجع الأعمال التمهيدية التي قامت بها شركة الدراسات؛ إلا أنه مع ذلك كان يرفض إعطاء موافقته على تنفيذ العمل، لأن القوى الأوروبية لم تقدم له الضمانات الكافية التي وضعها كشرط لموافقته على الامتياز، وهو التزام جميع القوى العظمى بأن تظل القناة في خدمة جميع الدول على حد سواء دون تمييز فيما بينها ودون أن يكون لأي منها السيطرة المطلقة عليها. وقد صدق حدس الحاكم الكبير، وهذا ما لاحظناه، لاسيما فيما يخص إنجلترا؛ فقد كان دائمًا ما يردد أن الإنجليز، فور الانتهاء من القناة، سيضعون بابين، أحدهما على البحر المتوسط والآخر على البحر الأحمر، وسيحتفظون بالمفاتيح في جيوبهم. هناك أمران كان يريد محمد علي تجنبهما في مشروع القناة أولهما: أن تتولى الإدارة شركة خاصة تعمل على تحقيق مكاسب باهظة على حساب الإضرار بالتجارة العالمية؛ والثاني هو التحكم العسكري لقوة واحدة، والذي من شأنه أن يهدد استقلال مصر، وحرية ملاحة باقي الدول[1].

لقد كان هذا العبقري يمتاز ببعد النظر.

إثيوبيا نذكر منها أعمال: G.DIENA، *Il Canale di Suez e il Patto della Società delle Nazioni*، في "Atti del Reale Istituto Veneto"، عام 1936-1937، مجلد XCV، الجزء الثاني، صفحات من 323-333، R.GUBIAL، *Peut-on fermer le Canal de Suez?*، باريس 1937.

([1]) انظر الفصل السادس.

وللأسف سوء تقدير الوالي سعيد وتساهله المبالغ فيه مع صديقه دي ليسبس قد أتاحا الفرصة لشركة مضاربة خاصة بأن تتولى القيام بإدارة شئون القناة وفقًا لمعايير رأسمالية بحتة؛ كما أن أنانية إنجلترا وجبروتها قد حالا دون وجود أو تطبيق نظام قضائي دولي، وفرضت حراسة سياسية – عسكرية على القناة مستبعدة باقي الدول.

يؤكد الجزء الأعظم من الأبحاث العامة ودراسات رجال القانون حول قناة السويس أنه بعد العديد من المحاولات، تم التوصل بموجب معاهدة القسطنطينية الموقعة في 29 أكتوبر 1888، إلى وضع نظام قضائي لقناة السويس لضمان حيادها[1]؛ والإهانة الوحيدة الموجهة إلى معاهدة القسطنطينية، قد تكون المعاهدة الأنجلو- مصرية المبرمة في 26 أغسطس 1936. كل هذه التأكيدات لا تمت للواقع بصلة.

منذ بداية مناقشة تصميمات شق برزخ السويس، ظهرت الضرورة الملحة لدراسة الوسائل الملائمة لضمان سلامة الملاحة عبر القناة التي ستفتتح، واستدعى لهذا الغرض مفهوم التحييد. وبالفعل في عامي 1841، و1843 نصح الأمير ميترنيخ محمد علي بالاعتماد على معاهدة لندن

([1]) الكلمتان "حياد" و "ومحايدة" لهما معنيان مختلفان. من ناحية الجوهر فكلاهما يعني منع مرور القوات المتحاربة على الأراضي المحايدة. ومن الناحية البحرية، التفسير أقل تقيدًا :حرية المرور مسموح بها للقوى العسكرية بشرط أن يكفوا عن أي عداءات. هناك نقد موجه إلى علم المصطلحات الفنية المستخدم في النظام البحري؛ لأنه غير ملائم: ولذا اقترح بعض رجال القانون تحديد معاني "العبودية الدولية"، "إصباغ الصفة الدولية، "العالمية"، "الضمان والدفاع الدولي" وما شابه.

المؤرخة في 1841، الخاصة بالدردنيل، كسابقة للنظام الذي سيطبق على قناة السويس المقترحة.

لقد أعطت شركة الدراسات، التي وضعت التصميم على طريق التنفيذ العملي، للمشروع طابعًا وهدفًا عالميين، وبالفعل شاهدنا في فرمانات الامتياز، إقرار مبدأ الحياد المطلق للقناة. وفي عام 1866 صدق الباب العالي، السلطة السيادية على مصر، على فرمانات الامتياز المقدمة من الوالي، ولكن شريطة أن توضع معاهدات دولية تضمن الحرية المطلقة للعبور في القناة. في الحقيقة لا يمكن أن يكون للفرمانات أي تأثير فعلي إذا ظلت أحادية الجانب، أي موقعة من جانب مصر فقط. ولكي تأخذ الصفة الشرعية والإلزامية كان من الضروري أن تصدق عليها باقي الدول بمعاهدة دولية.

لذا قدم دي ليسبس في عام 1856 إلى الوزير النمساوي الكونت بول Buol مشروع حياد القناة، مستغلاً فرصة انعقاد مؤتمر باريس، بهدف بحثه أثناء مناقشات المؤتمر؛ وفى إحدى المذكرات المقدمة إلى نابليون الثالث، بتاريخ 23 مارس 1856، اقترح دي ليسبس إضافة شرط إلى نص الاتفاقية(*) "يضمن الملاحة في جميع الأوقات لتجار الدول جميعها، وحرية المرور وحيادية القناة البحرية"[1].

(*) المقصود اتفاقية باريس التي وقعت في العام نفسه، وكانت تشمل أيضًا حيادية البحر الأسود (المراجع).

([1]) *Lettres, journal et documents*، I، 360.

كان ممثلو بيمونته، وبروسيا وفرنسا على استعداد لطرح الاقتـراح وتأييده خلال مناقشات المؤتمر؛ ولكن المعارضة الشديدة التي لاقها الاقتراح من قبل المبعوث الإنجليزي اللورد كلارندون حالت دون حدوث ذلك[1].

وفي العام نفسه اقترح ميترنيخ على الوالي سعيد عقد مـؤتمر فـي القسطنطينية تحضره القوى العظمى بهدف "تنظيم مسألة الحياد الدائم لعبـور قناة السويس بموجب معاهدة[2]". ولكن سعيد لم يؤيد اقتراح ميترنيخ؛ فقد كان على عكس محمد علي وإسماعيل، معاديًا لأي ضمان دولي للقناة معتقدًا أنه ليس في صالح مصر.

وفي عام 1860 لجأ دي ليسبس إلى تركيا والقوى العظمـى حتـى يأخذوا بعين الاعتبار مشروع حرية الملاحة في القناة[3] وفي إبريل 1863، عندما وضعت تركيا حياد القناة شرطًا من بين الشروط الأخرى التي علقـت عليها موافقتها، كرر دي ليسبس الطلب وأرفق به مسودة معاهدة دولية. ومع ذلك لم تبدأ المباحثات لا في المرة الأولى ولا فـي المـرة الثانيـة بسـبب الصعوبات والمشكلات الدولية.

([1]) فيينا، H H S، 406 F، رقم 1586، تلغراف من الكونت بول Buol من باريس، بتاريخ 10 إبريل 1856.

([2]) فيينا، H H S، *Suezkanal*، 13، مذكرة عن آراء الأمير ميترنيخ، فيينا، 8 يوليو 1856، انظر أيضًا *Lettres, journal et documents* ، I،402.

([3]) *Lettres, journal et documents*، III، 288 وما يليها.

كان الرأي الأرجح لحل المسألة القانونية للقناة، هو ما تم صـــياغته من قبل المؤتمر التجاري الدولي، الذي عقد في القاهرة في أوائـــل نـــوفمبر 1869، أي قبيل افتتاح القناة بأيام قليلة. وقد حاول الخديو إسماعيل كما سبق وأشرنا، أثناء الرحلة التي قام بها لزيارة المقرات الملكية الأوروبية في ربيع 1869 لدعوة الملوك والأمراء لحضور حفل افتتاح القناة، أن يعقد مباحثات ليكسب تعاطف الجميع من أجل الحصول على استقلال مصر ولتوفير حماية دولية لطريق المواصلات المهم الذي يوشك على الافتتاح.

بناء على دعوة من إسماعيل شخصيًا تم عقــد المـــؤتمر التجـــاري الدولي، وفى الجلسة الختامية بتاريخ 12 نوفمبر تم تلخيص نتيجة المناقشات في 14 بندًا، وصياغة قرارين خاصين بالقناة، وهما أن حياد القناة معتـــرف به من قبل جميع القوى العظمى بنص المعاهدة المحدد، وأنه ســـيتم تطبيـــق نظام موحد لقياس الحمولة[1].

إبان الحرب بين فرنسا وروسيا التي وقعت بعد ذلك بفترة وجيزة، لم تمنع القومبانية القوى المتحاربة من استخدام القناة بحرية. ولكن مجرد وجود السفن الحربية الفرنسية في المناطق المجاورة للقناة كان يثير قلق إنجلترا، لذا

(1) لمعرفة المزيد من التفاصيل عن هذا المؤتمر، انظر H.STEPHAN، *Das heutige Aegypten*، لايبزيغ 1872، ص 518 وما يليها، وللمؤلف نفسه المقال الذي نشر في "Unsere Zeit "، عام 1870، ص 1 وما يليها و 97، وانظر أيضًا "*Revue de droit international et de législation comparée* "، مجلد II (1870)، ص 616، مقال G.ROLIN-JAEQUEMINS.

اقترح الأميرال التوصل إلى تفاهم بين القوى العظمى من أجل ضمان سلامة القناة[1]. ولهذا الغرض اجتمعوا في أوائل شهر أغسطس 1870 لمناقشة الأمر في مجلس العموم، حيث أكد اللورد الأول لقيادة القوات البحرية أن " الحكومة تعير اهتمامًا ملحوظًا لكل ما يتعلق بالقناة، خاصة بعد أن ثبت نجاحها. وإذا أحال المجلس الأمر للحكومة: فمن المؤكد أنها ستعالج المسألة وفقًا للمصالح البريطانية".

كانت مسألة حرية الملاحة عبر القناة تطرح بوتيرة متزايدة أمام الرأي العام، وأصبحت محورًا للنقاش في العديد من المقالات بالجرائد والكتيبات[2]، لاسيما بعد توقيع معاهدة لندن في 13 مارس 1871، التي أعادت النظر في معاهدة باريس الموقعة في 30 مارس 1856، عقب حرب القرم، والتي أعادت لروسيا الحق في أن يكون لها بحرية حربية في البحر الأسود، وأن يكون لتركيا الحق في فتح المضايق أمام السفن الحربية التابعة للدول الصديقة والحليفة.

ولكن أول إجراءات تطبيقية فعلية ذات طابع عالمي خاصة بالقناة، كانت تلك التي اتخذتها كما سبق وعرضنا في فصل سابق، لجنة الحمولة المنعقدة في القسطنطينية عام 1873، فبالإضافة إلى القرارات المتعلقة بطريقة القياس وتقدير ضريبة الحمولة المفروضة على السفن، *أقرت اللجنة في تقريرها الأخير* تحت بند رقم 6 بأن: "السفن الحربية والسفن المدنية أو

---

(1) لندن، F.O، 78/ 2170، سرى، من الإميرالية إلى وكيل وزارة الشئون الخارجية ، 1 أغسطس 1870.

(2) من الممكن الاطلاع على بعض المقالات التي نشرت بتلك المناسبة في عمل VOISIN BEY، III، 162 إلى 170.

المؤجرة لنقل القوات أو السفن التي بدون بضائع سوف تعفى من الضريبة الإضافية ولن تخضع لضريبة أخرى تزيد على الفرنكات العشر للطن تؤخذ على الحمولة المسجلة... وأنه لا يمكن إدخال أي تعديلات في المستقبل على قواعد العبور سواء فيما يتعلق برسوم العبور أو الإرشاد أو الإرساء وما إلى ذلك، إلا بموافقة الباب العالي والذي سوف يتفاهم بدوره مع القوى الرئيسية المعنية قبل اتخاذ قراره"[1]. وبالتالي فرضت اللجنة حماية القوى العظمى على الملاحة عبر القناة، ووضعت أول قاعدة في القانون الدولي الخاص بالقناة. ودون أن تهتم اللجنة مطلقًا بالوضع الذي ستكون عليه القناة في حالة وقوع حرب بين تركيا وباقي القوى العظمى، أعلنت الحرية الكاملة للملاحة[2].

وانطلاقًا من هذه النقطة كان من الممكن أن يتطور وضع النظام القضائي للقناة بالكامل، في ظل الظروف واحتياجات الملاحة، لولا التدخل المزعج من قبل حكومة لندن.

لقد أصبحت الحاجة ماسة لوضع لائحة محددة للنظام القضائي الخاص بالقناة من أجل تأمين حركة المرور الدولية، لاسيما أثناء الحرب الروسية التركية التي استمرت في الفترة من 1877 إلى 1878، وكانت

---

(1) VOISIN BEY، II، 216-217، NORADOUNGHIAN، III، 359.

(2) "*Revue de droit international et de législation comparée*"، مجلد XIV (1882) ص574، *De la securité de la navigation dans le Canal de Suez*؛ مقال TRAVERS TWISS؛ انظر أيضًا المجلد رقم XX، (1888) مقال C.ASSER، *Convention de Costantinople pour le libre usage du Canal de Suez.*

مصر متورطة في هذه الحرب، باعتبارها تابعة لتركيا، وكانت تمد الدولة المالكة بالقوات والمؤن. وبدون شك كان لروسيا الحق في أن تفرض حصارًا حول القناة، والحق أيضًا في أن تقوم بأسر السفن المحايدة التي تحاول اختراقه، وربما كان مسموحًا لها بأن تحتل المكاتب ومنشآت القومبانية، إذا حاول الخصم أن يستخدمها في أهداف حربية[1]. ومن أجل التصدي لهذا الخطر الجسيم أسرع دي ليسبس لوضع خطة لضمان حياد القناة، لذا انتقل هو شخصيًا إلى لندن في أول مايو 1877 ليعرض تلك الخطة على اللورد دربي. ولكن الأخير رفض الفكرة لأنها كانت تلقى الكثير من المعارضات" [2]. وفي الوقت نفسه حرصًا منها على حماية مصالحها كمنتفعة من القناة والامتيازات التي تتمتع بها كمساهمة في القناة تقدمت الحكومة الإنجليزية في 6 مايو 1877 بمذكرة حازمة إلى سفير روسيا بلندن جاء فيها: "لو للأسف امتدت الحرب الحالية، فقد يؤدى هذا إلى المساس بالمصالح التي تصر الحكومة الإنجليزية على الدفاع عنها، لذا ترى أنه من الأنسب توضيح أهم هذه المصالح، بقدر ما تسمح به الظروف الحالية. فهي تصر في المقام الأول على ضرورة الحفاظ على طرق الاتصال بين أوروبا والشرق عبر قناة السويس مفتوحة باستمرار دون أن تمس. وأي محاولة

---

(1) هذا كان رأى رجال القانون في ذلك الوقت، انظر TRAVERS TWISS في *" Revue de droit international et de législation comparée "*، مجلد VII، ص689 ومجلد XIV، ص575، وفي *"Annuaire de l'Institut de droit internationall"*، III-IV، مجلد I، ص 335.

(2) Blue Book، Egypt، رقم 6، 1877، انظر أيضًا T.G.HALLAND، *Studies in international law*، أكسفورد 1898، ص281.

لفرض حصار أو أي تدخل من هذا القبيل في القناة أو في المناطق المجاورة لها ستعتبره إنجلترا تهديدًا للهند وخسارة فادحة لتجارة العالم. وستجبرها على الخروج عن حيادها"[1].

جاء رد الحكومة الروسية على هذا الإنذار بمذكرة طويلة طمأنت فيها الحكومة الإنجليزية تمامًا مؤكدة أنه: " ليس لدى الحكومة الملكية النية في أن تفرض حصارًا على القناة، أو أن تعرقل، أو أن تهدد بأي طريقة كانت الملاحة في تلك القناة. فهي تعتبر القناة عملاً دوليًا يخدم تجارة العالم ولذا يجب أن تكون في منأى عن أي هجوم. وبما أن مصر جزء من الإمبراطورية العثمانية وتمثل حصة في التسليح التركي. بالتالي تعتبر روسيا في حالة حرب مع مصر؛ ولا يغيب عن بال الحكومة الملكية المصالح الأوروبية المرتبطة بهذا البلد، وبالتحديد المصالح الإنجليزية. ولن تدخل مصر ضمن دائرة عملياتها العسكرية"[2].

لو حدث وأن تنازلت روسيا من تلقاء نفسها عن حقها الحربي الذي يخصها، فهذا يرجع ببساطة لاعتبارات سياسية. فغلق قناة السويس، قد يؤدي إلى إلحاق أضرار بسيطة بعدوتها تركيا، ولكنها في المقابل ستلقى العديد من

---

(1) Blue Book، روسيا، رقم 2، 1877، وثيقة رقم 1: من اللورد ديربى إلى الكونت Schouvaloff، 6 مايو 1877، وثائق دبلوماسية باللغة الفرنسية (1871- 1914)، السلسلة الأولى، مجلدII، وثيقة 171.

(2) Blue Book، روسيا، رقم 2، 1877، وثيقة رقم 2: الأمير Gorgiakoff إلى الكونت Schouvoloff، سانت بطرسبرج، 18ـ30 مايو 1877، وصلت إلى اللورد ديربى في 7 يونيو. وثائق دبلوماسية باللغة الفرنسية (1871- 1914)، السلسلة الأولى، مجلدII، رقم 182.

المعارضات من قبل الدول التي لها مصالح في القناة، خصوصًا إنجلترا، فضلا عن أن مصر تمثل بالنسبة لسياسة روسيا أهمية ثانوية، حيث يكمن مركز الخطورة في البلقان. ومن المؤكد أن الأحداث كانت ستأخذ منحى آخر تمامًا، في حالة إذا كان خصم تركيا إنجلترا أو فرنسا، التي تعتبر مصر مركزًا للمصالح السياسية.

وفي جميع الأحوال، اعتقدت إنجلترا أنه مخول لها اتخاذ جميع الإجراءات لحماية الملاحة الخاصة بها عبر القناة: ولذا ضاعفت الحامية العسكرية وقوات الدفاع في مالطة، كما عملت على تخصيص قبرص في مؤتمر برلين.

وختامًا، لم تسبب الحرب الروسية التركية ارتباكًا في حركة المرور عبر القناة؛ ولكنها وضعت يدها على هشاشة الوضع الحالي للأحداث وضرورة تحويله إلى قانون عن طريق لائحة قانونية دولية.

عقب أن نما إلى علم معهد القانون الدولي ما يحدث، قرر في دورته المنعقدة في زيورخ وبالتحديد في جلسة 13 سبتمبر 1877، أن تكون مسألة النظام القضائي لقناة السويس هي محل النقاش، وأن يتم تكليف لجنة خاصة مهمتها وضع خطة من أجل التوصل لصيغة مناسبة لهذا النظام[1].

وقد وقع الاختيار على رجل القانون المعروف ترافرز تويس Travers Twiss ليكون مقررًا للجنة، حيث قام بدوره بتحرير مذكرة حول المشروع وتقديمها إلى أعضاء المعهد أثناء دورته المنعقدة في باريس 1887[2] ليقوموا بدراستها. وأكد ترافرز تويس على ضرورة توفير الحماية

([1]) "*Annuaire de l'Institut de droit international*"، II، ص 147.

([2]) أعيد تقديم التقرير في " Annuaire"، III-IV، مجلد I، ص111.

الدولية لقناة السويس، ولذا يجب أن تتوصل القوى البحرية إلى اتفاق يستبعد القناة من القانون الحربي، ويمنع أي قوة تعلن العداء على تركيا من أن تغلق أفضل طريق مواصلات بين أوروبا والشرق.

وبينما كان يناقش تقرير ترافرز في جلسة المعهد النهائية المنعقدة في 4 سبتمبر 1878، وصل للجمعية خطاب من بلونتشلي Bluntschli. وفيه أعلن موافقته على نتائج التقرير، ولكنه أعرب عن أمله في اتخـــاذ إجـــراء مكمل استعدادًا للموقف الذي تكون فيه مصر أو إنجلترا طرفًا من الأطراف المتحاربة. وفي تلك الحالة، من وجهه نظره، سيكون من الضروري تـــأمين ملاحة السفن التجارية التابعة للدولة المعادية ضد أي عمليـــة خطـــف، وأن تقتصر عملية المنع على السفن الحربية وسفن النقل التابعة للعدو.

لم يسفر تقرير ترافرز عن أي نتائج ايجابية محددة وواضحة.

اقترحت اللجنة التي شكلها مجلس المعهد جدول الأعمال التالي، الذي تمت الموافقة عليه بإجماع الآراء: "من المأمول لمصلحة جميع الدول أن يتم تنظيم حركة الملاحة عبر قناة السويس، عن طريق سند دولي، بحيث تكون بعيدة كل البعد عن أي هجمات أثناء الحرب. وبما أن ظروف مثل هذا السند تتطلب دراسة عميقة، رأت اللجنة أن ترجئ النظر فيه إلى الجلسة القادمة"[1].

وبمقتضى هذا الرأي، أعد ترافرز مذكرة جديدة[2]، أرسلت في وقت مناسب إلى أعضاء المعهد للإحاطة والدراسة، وفى جلسة 2 سبتمبر 1879 كانت هي موضوع المناقشة.

([1]) انظر أيضًا، "*Revue de droit international*"، مجلد X، ص381.

([2]) نشرت في "Annuaire"، III– IV ، مجلد I، ص 329 وما يليها.

في هذه المذكرة، أعيد تقديم، المراسلات المتبادلة بين مارتينز، وترافرز، وفيها عرض هذان الشخصان البارزان بمنتهى الاهتمام وجهات نظرهما في التوصل لأفضل حل لمشكلة قناة السويس.

وبعد مناقشات طويلة، لاسيما فيما يتعلق بالنقطة الخاصة بضرورة توصية القوى العظمى بالحياد أو بحماية القناة، أحالت الجمعية صياغة الاقتراحات الفعلية إلى لجنة أخرى، حيث قامت الأخيرة في جلسة 4 سبتمبر 1879 بعرض المقترحات التالية للتصديق عليها:

1. في الصالح العام لجميع الدول أن يتم حماية المحافظة على قناة السويس واستخدامها كطريق للمواصلات من كل الأنواع، بأقصى سرعة بموجب قانون متفق عليه من الجميع.
2. لهذا الهدف يجب أن تتفق الدول في أسرع وقت، لكي تمنع تنفيذ أي إجراء من شأنه أن يضر بالقناة وملحقاتها، حتى في وقت الحرب.
3. إذا تسببت إحدى القوى العظمى في إلحاق أضرار بأعمال قومبانية القناة، يجب عليها أن تقوم في أسرع وقت بإصلاح تلك الأضرار وكذلك العمل على إعادة الحرية الكاملة للملاحة في القناة[1].

وفى النهاية تمت الموافقة على تلك الاقتراحات التي طرحت للتصويت.

---

(1) انظر أيضا MARTENS، *"Revue de droit international"*، مجلد XIV، ص 398.

وكما نرى لم يتوصل المعهد إلى صياغة مشروع محـــدد لمعاهــدة دولية تضمن حرية الملاحة في القناة؛ ولكنه جمع مادة قيمة مـــن الأبحـــاث والدراسات والمقترحات، التي مهدت الطريق ويسرت العمل أمام دبلوماســـية العديد من القوى العظمى للتوصل إلى مثل هذه المعاهدة.

وللأسف، عندما دخلت الأسس العلمية في مناقشات الحكومات لكي تترجم إلى قواعد قانونية فعالة، أضاعتها أنانية إنجلترا المتعجرفة ومعها أصـــوات الشعوب ودراسات العلماء وجهود الحكومات.

الفصل الثاني والثلاثون

النظام القضائي للقناة

II

مباحثات الحكومات ومعاهدة القسطنطينية الموقعة في 29 أكتوبر 1888

لقد استرعت الأحداث المصرية عام 1882 انتباه الحكومات حول النظام القضائي للقناة. فها هي إنجلترا تتصرف منفردة ضد مصلحة مصر والقناة دون أن تهتم بأصوات الشعوب أو بأبحاث رجال القانون، ودون أن تعير بالاً للاحتجاجات المقدمة من دي ليسبس، وقرارات المؤتمر المنعقد في القسطنطينية.

كما صرح أيضًا الليبرالي جلادستون في مجلس العموم بأن إنجلترا تتمتع بكامل حريتها في التدخل في شئون مصر لمصلحة تجارتها.

ونظرًا لعدم وجود أي معاهدة دولية آنذاك تضمن حياد القناة، كانت النصوص التي استند إليها دي ليسبس في احتجاجاته، جديرة بأن تؤخذ في الاعتبار: فهي بالفعل، بنود فرماني الامتياز الصادرين في 1856، 1866. وقد أيد احتجاجات دي ليسبس قرار مؤتمر القسطنطينية، الذي كان يحمل مخاوف راسخة، من أن تتولى إنجلترا بمفردها القيام بأعمال برزخ السويس، وهو ما تحقق بالفعل.

وللتصدي لمثل هذا الخطر، تقدم الكونت كورتي، الوزير الإيطالي المفوض، في 2 أغسطس 1882 باقتراح إلى المؤتمر لتوفير، خدمة بحرية من رجال الشرطة والمراقبة، مهمتها تأمين حرية الملاحة عبر القناة، على أن تدعى جميع القوى العظمى للمشاركة، بما فيها الباب العالي. أبدت كل من النمسا، وألمانيا، وروسيا موافقتها على الاقتراح؛ في حين علقت فرنسا

موافقتها. أما إنجلترا فقد أنكرت انضمامها في بادي الأمر ثم أعطت موافقتها بعد ذلك؛ ولكن كعادتها دائمًا وضعت شرطًا، حتى تضمن أن يكون لها مطلق الحرية؛ وهو أن يسمح لها، في حالة الضرورة، أن تحتل أي نقطة على طول القناة. وفي 14 أغسطس وصلت موافقة فرنسا على الاقتراح الإيطـــالي(1). انتظرت إنجلترا أن ينفض المؤتمر حتى لا يثير قلقها أكثر من ذلك؛ ثم بذلت أقصى ما في وسعها حتى تصبح المسيطرة على القناة ومصر بأكملها.

في بداية عام 1883، أي بعد أن وضعت قدميها في مصر بثلاثـــة أشهر، قدمت انجلترا اقتراحًا رسميًا للقوى العظمى لتتشاور معهم حول وضع لائحة دولية مُنظمة لشئون قناة السويس. وللوهلة الأولى تبدو هذه الخطـــوة مُفاجئة من جانب إنجلترا، فهي التي كانت تعرقل دائمًا المشـــروعات التـــي تهدف إلى ضمان حرية الملاحة لجميع الدول عبر طريق المـــرور الجديـــد؛ ولكن ليس من الصعب إيجاد تفسير لهذا.

فنظرًا لأهمية القناة المتزايدة بالنسبة للتجارة الدولية واهتمام القـــوى العظمى بالحصول على ضمان حرية استخدام القناة؛ صار من المؤكد أنهـــا ستصل إلى مرحلة الحياد إما آجلاً أو عاجلاً. وهذا كان واضحًا جدًا للحكومة الإنجليزية، التي كانت تهدف من وراء هذه المبادرة الرسمية لحل المســـألة، أن تضمن لنفسها حق إدارة المناقشات وتوجيهها وفقًا لرغبتها؛ خصوصًـــا؛ وأنها باحتلالها لمصر، أصبحت في وضع الامتياز. كانت وزارة لندن تهدف إلى وضع معاهدة تبدو ظاهريًا مرضية لمصالح القوى العظمى، ولكنها فـــي

---

(1) لمعرفة المزيد عن المؤتمر والموقف الإيطالي، انظر الكتاب الأخضر الإيطالي الخاص " بالمسألة المصرية" (1881-1882)، انظر وثائق شهر أغسطس 1882، وتم إعادة تقديم هذه الوثائق في الكتاب الأخضر عن قناة السويس، السابق ذكره.

طياتها كانت تضمن لإنجلترا السيطرة الكاملة على هذا الطريق الذي تعتبره طريقها الملكي العظيم.

في خطاب بتاريخ 3 يناير 1883 موجه إلى سفراء إنجلترا بروما، وبرلين وفيينا، وباريس، وبطرسبرج غلف اللورد جرانفيل الأهداف الحقيقية للسياسة الإنجليزية بالعديد من العبارات الرنانة عن المصالح العامة. فبعد أن أكد اللورد أن مجرى الأحداث " قد فرض على حكومة جلالة الملك مهمة قمع الثورة العسكرية في مصر وإقرار السلام والنظام في تلك البلاد، وهو ما اقتسمته بصدر رحب مع باقي القوى العظمى" أشار إلى أنه على الرغم من وجود جزء من القوات الإنجليزية في مصر في الوقت الحاضر من أجل الحفاظ على الاستقرار العام، إلا أن حكومة جلالة الملك تأمل سحب تلك القوات بمجرد أن تقوم الدولة بتوفير الوسائل الملائمة للحفاظ على سلطة الخديوي". ثم استكمل اللورد حديثه، موضحًا أن الأحداث الأخيرة قد تسببت في إثارة جدل حول قناة السويس وضرورة وضع أسس لإتباعها في المستقبل ولوضعها في منأى عن أي أخطار محتملة؛ لذا يرى أنه من الضروري وضع اتفاق بين القوى العظمى قائم على النقاط الثماني التالية:

1- السماح بمرور جميع السفن في القناة، تحت أي ظروف.

2- في وقت الحرب، يتم تحديد فترة زمنية لبقاء السفن الحربية التابعة لأحد الطرفين المتحاربين في القناة، على ألا يتم نقل قوات أو ذخيرة حربية في القناة.

3-غير مسموح بحدوث أي نزاعات في القناة، أو في المناطق المجاورة لها، أو في المياه الإقليمية المصرية، حتى في حالة إذا كانت تركيا أحد طرفي النزاع.

4-لا يطبق أيًا من الشرط الثاني ولا الشرط الثالث من تلك الشروط على الإجراءات اللازمة للدفاع عن مصر.

5-أي دولة، تتسبب سفنها الحربية في إلحاق أضرار بالقناة، تكون ملزمة بتحمل نفقات الإصلاح الفوري للقناة،

6-تتخذ مصر كافة الإجراءات التي في سلطتها لفرض شروط أكثر صرامة على مرور السفن التابعة لطرفي النزاع عبر القناة في وقت الحرب.

7-لا يجوز إنشاء أي حصون على القناة أو في المناطق المجاورة لها.

8-لا يعتبر أي شرط من شروط هذه الاتفاقية سندًا للتقليل أو المساس بالحقوق الإقليمية للحكومة المصرية(1).

لم يحظ خطاب اللورد جرانفيل بتأييد الحكومات الأوروبية. فقد أزيح الستار عن الاقتراحات الانجليزية المستترة وما بها من عيوب ومخاطر، وبالأخص البندين الرابع والسادس: فعلى أساسهما، إلى متى ستظل إنجلترا محتلة لمصر، ومسيطرة على القناة بذكائها ووفقًا لمصالحها الشخصية. هذا

---

(1) حول مسألة السويس في الفترة من 1882 إلى 1888، أي في فترة الأعداد واختتام مؤتمر القسطنطينية المنعقد في1888، تم تقديم مجموعة ضخمة من الوثائق الدبلوماسية في جلسة 27 فبراير 1888 من قبل السيد F.Crispi، وزير الشئون الخارجية بالإنابة. وفي جلسة 8 نوفمبر 1888 تم تقديم سلسلة ثانية من الوثائق. تلك المجموعتان كانتا دقيقتان وتضمنتا جميع الوثائق المهمة ليس الإيطالية منها فحسب، بل أيضًا الوثائق الخاصة بباقي الدول الأخرى. وسنذكر تلك المجموعتين بالتفصيل: "Libro verde, Suez" السلسلة الأولى أو السلسلة الثانية، ورقم الوثيقة. خطاب اللورد جرانفيل مرفق بأحد الوثائق التي تحمل رقم 117 من المجموعة الأولى.

ما ذكره بوضوح الوزير مانشيني عندما أرسل إلى سفير إيطاليا بلندن التعليمات الخاصة بالرد على خطاب اللورد جرانفيل.

لاحظ مانشيني أن ترك الأمور في يد القوة الإقليمية لا يمكن اعتباره ضمانًا كافيًا لحرية الملاحة عبر القناة، لأنها قد تكون يومًا ما متورطة في الصراع؛ ورأى أنه من الضروري تنظيم خدمة مشتركة من رجال الشرطة والمراقبين بمعرفة القوى العظمى التي يعنيها الأمر، وذلك في إطار وحدود الاقتراح المقدم من إيطاليا في مؤتمر القسطنطينية 1882[1].

لقد أعيد طرح مسألة حياد القناة بعد ذلك بعام وبالتحديد في 14 يونيو 1884، عندما طلب السفير الفرنسي بلندن وادينجتون من اللورد جرانفيل أن يحدد الفترة التي ستنتهي فيها إنجلترا احتلالها لمصر. كان رد جرانفيل: " أن حكومة جلالة الملك سوف تقترح، وقت الجلاء الإنجليزي عن مصر أو قبله، على القوى العظمى والباب العالي، مشروعًا لحياد مصر وفقًا للمبادئ المتبعة في البلجيك، وستتقدم باقتراحات حول قناة السويس مطابقة لما تضمنه خطابي المؤرخ في 3 يناير 1883[2]".

هذا التصريح غير محدد ولا يعتبر ملزمًا، والهدف منه هو تأجيل مناقشة المسألة إلى أجل غير مسمى. ونستخلص منه فقط أن إنجلترا كانت تخطط لفرض سيطرتها، كمبعوث من أوروبا.

---

(1) " Libro verde, Suez "، سلسلة رقم 1، وثيقتان رقم 119، 122.

(2) "Libro verde, Suez "، سلسلة رقم 1، وثيقة رقم 125 ومرفقاتها.

وبعد ذلك، في 8 يناير 1885، تم طرح مشروع حياد القناة مرة أخرى من قبل وزير الشئون الخارجية الفرنسي جولي فيري Jules Ferry، في رده على المذكرة التي قدمها اللورد ليونز إلى الحكومة الفرنسية للتوصل إلى اتفاق حول المسألة الإدارية والمالية لمصر. حيث أعلن جولي فيري أنه: "من بين هذه المسائل يأتي في المقام الأول إنشاء نظام نهائي يهدف إلى ضمان حرية استخدام المجرى المائي للسويس في جميع الأوقات من جميع القوى"[1]. وأيدت الحكومة الايطالية الاقتراح الفرنسي ولفتت النظر إلى أن: "حكومة الملك هي نفسها التي اتخذت في مؤتمر القسطنطينية عام 1882 مبادرة حصلت على أصوات جميع القوى"[2]. كما أبدت الحكومة الإنجليزية استعدادها لتنظيم المسألة بموجب معاهدة؛ ولكن مضى وقت طويل دون أن تقرر إذا كانت المعاهدات ستوقع بالطريق الدبلوماسي أو عن طريق مؤتمر، وفى هذه الحالة، أين سيعقد هذا المؤتمر.

كانت الحكومة البريطانية تصر على إبرام المعاهدة بالطريق الدبلوماسي؛ لأن تلك الطريقة ستجعل المشروع أقل عرضة للانتقادات، وتمنح فرصة لتأجيلها. أما فرنسا وباقي الدول فقد كان لهم رأى آخر لتنظيم المسألة، وهو عن طريق عقد مؤتمر دولي يعقد في القاهرة. وبعد تبادل العديد من المذكرات نجحت جميع القوى في الاتفاق على: اجتماع لجنة في باريس لإعداد مشروع يعرض على القوى العظمى.

(1) "Libro verde, Suez "، سلسلة رقم 1، وثيقة رقم 130.

(2) المرجع السابق، وثيقة رقم 131.

وبالفعل اجتمعت اللجنة في باريس في 30 مارس 1885. ولكن منذ بداية الجلسات ظهرت خلافات بين مندوب إنجلترا ومندوبي باقي القوى. الخلاف الرئيسي كان بسبب أن المندوب الفرنسي باريز Barrère، قدم اقتراحًا، لاقى قبول باقي المندوبين، لتشكيل لجنة دولية دائمة للمراقبة، مهمتها متابعة تطبيق الإجراءات الدولية المتبعة لضمن احترام حرية الملاحة في قناة السويس، على أن يكون تشكيل تلك اللجنة وسلطاتها مطابقًا للنظام المتبع في الملاحة في الداتوب. ولكن المندوب الإنجليزي بونسفوت Pauncefote عارض هذا الاقتراح. فهو يرى أن تلك اللجنة يجب أن تتخذ أساسًا لمناقشاتها خطاب اللورد جرانفيل المؤرخ في 3 يناير 1883؛ الذي اقترح مجرد معاهدة، لا ترقى لكونها التزامًا من جانب القوى العظمى، لعدم خرق الملاحة عبر القناة، تاركًا مهمة الحراسة والدفاع عن القناة إلى الخديوي. وهو ما يعني وضع القناة بالكامل تحت السيطرة البريطانية، لأن احتلال القوات الإنجليزية لمصر، وعدم امتلاك الخديوي القوات الكافية للدفاع عن القناة، قد يؤديان إلى استدعاء القوات الإنجليزية لمساندته، وذلك بالطبع لن يكون في حالة تعرض القناة لخطر فعلي فحسب، ولكن أيضًا عندما تشعر حكومة لندن بأن مصالحها مهددة.

كتب اللورد جرانفيل إلى سفيرنا الكونت نيجرا يخبره بأن الاقتــراح البريطاني مبنى على أساس اتفاق منزه عن أي غرض شخصي، في حين أن الاقتراح الفرنسي يبدو قائمًا على التدخل الفعلي[1]. ولكن في الحقيقية كانــت إنجلترا تريد استبعاد باقي القوى حتى تكون هي المتصرفة الوحيدة.

---

(1) "Libro verde, Suez "، السلسلة رقم 1، وثيقة رقم 204، ومرفقاتها.

في 13 يونيو تم حل اللجنة دون أن تصل إلى اتفاق بين وجهتي النظر، الفرنسية والإنجليزية. ولكنها وضعت مسودة معاهدة للعرض على القوى العظمى للتصديق عليها؛ ولكن المندوبين الإنجليز كان لديهم تحفظ عام على شروط المعاهدة لأنها لم تكن تتلاءم مع الظروف الاستثنائية المؤقتة التي تمر بها مصر، والتي من الممكن أن تعرقل حرية عمل حكومتهم أثناء احتلال تلك البلاد من قبل قوات جلالة ملك بريطانيا[1].

في نوفمبر من العام نفسه 1885، اقترحت الحكومة الفرنسية أن تُستأنف المباحثات الخاصة بقناة السويس. حاول اللورد ساليسبري، وزير الشئون الخارجية الإنجليزي أن يؤجل الأمر زاعمًا أن الوقت غير مناسب. ولكن فرنسا كانت شغوفة لأن يتم الاتفاق في أسرع وقت ممكن حتى تمحو السبب الرئيسي للاحتلال الانجليزي لمصر. في 13 يناير 1886 أخبر اللورد وادينجتون اللورد ساليسبري بأن الحكومة الفرنسية تشاورت مع باقي الدول، التي أعربت عن رغبة واضحة في المبادرة بحل المسائل المعلقة. أعلنت حكومة لندن اعتذارها مرة أخرى بحجة أن الوقت غير ملائم لاستئناف المناقشات حول هذا الموضوع. واستمرت المباحثات بين الحكومة الفرنسية والحكومة الانجليزية على مدار عام 1886 بالكامل دون التوصل إلى أي نتائج.

---

(1) حول أعمال اللجنة بباريس، بالإضافة إلى " Libro verde"، الوثائق من 150-273، انظر أيضًا "Blue Book, Egypt"، 1855، رقم 19، و" Livre jaune" ، مجلد 104، 105 و 106.

في عام 1887 احتلت فرنسا جزر هبرديس الجديدة؛ وهو ما أصاب حكومة لندن بالقلق، ولفت انتباه الحكومة إلى أنه من الممكن استدعاء القوات الفرنسية من تلك الجزر في أقرب وقت. وأعربت فرنسا عن رغبتها في أن تناقش مسألة جزر الايبريدي الجديدة بالتوازي مع مسألة قناة السويس[1].

بدا اللورد ساليسبري أكثر تأييدًا لفكرة إبرام اتفاق من أجل حماية القناة. في إحدى المذكرات المقدمة إلى وادينجتون، في 19 أغسطس1887 أبلغ رئيس مجلس الوزراء الإيطالي، فرانشيسكو كرسبي، حكومة لندن بأن: " حرية الملاحة تمثل بالنسبة لنا أهمية من الدرجة الأولى، خصوصًا بعد احتلالنا لبعض المواقع في البحر الأحمر، ولذلك ننبه إلى أنه قبل أن توشك المفاوضات مع فرنسا على الانتهاء يجب على حكومة لندن، بواسطة إخطار مسبق، أن تمكننا من إبداء رأينا قبل اتخاذ أي تعهد".

في 21 أكتوبر 1887 أرسل اللورد ساليسبري إلى وزير الخارجية الفرنسي مسودة المعاهدة التي تضم بنود الاتفاق التي توصلوا إليها.

لقد تكررت تحفظات المندوب الإنجليزي بونسفوت التي أبداها خلال انعقاد لجنة باريس عام 1885، وهى أن يتم تطبيق شروط المعاهدة عندما تتوافق مع الحالة المؤقتة والاستثنائية التي تمر بها مصر، وألا تكون سببًا في

---

(1) "Libro verde, Suez"، سلسلة رقم 1، وثيقة رقم 287؛ " Livre jaune"، 1886-1887، صفحات 69-70.

عرقلة حرية الحكومة الإنجليزية طوال فترة احـتلال القـوات البريطانيـة لمصر[1].

بعد مرور فترة وجيزة وبالتحديد في 24 أكتوبر 1887، أثناء إقامة اللورد ساليسبري بباريس، تم تذليل العقبات الأخيرة من أجل التوصل إلـى اتفاق كامل بين الحكومتين عن طريق مباحثات شفهية. ووافقت فرنسا علـى التحفظ العام، الذي قدمته الحكومة الإنجليزية، بعدم تطبيق شروط المعاهـدة خلال الفترة الانتقالية التي تمر بها مصر، وهو ما يعني تأجيل تنفيذ المعاهدة ما دامت إنجلترا تحتفظ بقوات الاحتلال في البلاد.

لقد تم إبلاغ المعاهدة الإنجليزية ــ الفرنسية إلى مسامع باقي الدول، ثم تم توقيعها في القسطنطينية في 29 أكتوبر 1888 مـن قبـل المجـر، وفرنسا، وألمانيا، وإنجلترا، وإيطاليا، وروسيا، وإسبانيا، وتركيا، وهولندا[2] تتلخص البنود الرئيسية للمعاهدة فيما يلي:-

1- تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة في زمـن السلم كما في زمن الحرب لجميع السفن التجارية، والحربية بدون تمييز بين جنسياتها. وبناءً على ذلك فقد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم إلحاق

---

(1) " Libro verde, Suez "، السلسلة رقم 1، وثيقة من 338-342؛ Livre jaune، 1886-1887، ص 93 وما يليها "Blue Book, Egypt "، رقم 1، 1888، وثيقة رقم 32- 39.

(2) انظر نص المعاهدة في Recueil، الصفحات من 167-169؛ Libro verde, Suez السلسلة الثانية، الصفحات من 68-71؛ قدم في العديد من المعالجات حول قناة السويس.

أي مساس بحرية استعمال القناة في الحرب، ولن تكون القناة خاضعة مطلقًا لاستعمال حق الحصار الحربي.

2- تظل القناة البحرية في زمن الحرب طريقًا حرًا لمرور السفن الحربية التابعة للدول المتحاربة، ولا يجوز استعمال أي حق من حقوق الحرب أو إتيان أي فعل عدائي أو أي عمل من شأنه تعطيل حرية الملاحة في القناة أو في المواني الموصلة إليها أو في دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال بحرية من هذه المواني، حتى ولو كانت الدولة العثمانية إحدى الدول المتحاربة.

3- تتعهد الدول العظمى المتعاقدة، نظرًا لما تعلمه من لزوم قناة المياه العذبة وضرورتها للقناة البحرية بعدم المساس بسلامة القناة ومشتقاتها وعدم إتيان أي محاولة لسدها. كما تتعهد أيضًا بعدم المساس بالمهمات والمنشآت والمباني والأعمال الخاصة بالقناة البحرية وقناة المياه العذبة.

4- تعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة إلى مندوبيها بمصر السهر على تنفيذها، وفي حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها، يجتمع المندوبون المذكورون بناءً على طلب ثلاثة منهم برئاسة عميدهم لإجراء المعاينة اللازمة، وعليهم إبلاغ حكومة الحضرة الخديوية بالخطر، الذي يرونه لتتخذ الإجراءات الكفيلة بضمان حماية القناة وحرية استعمالها. وعلى كل حال يجتمع المندوبون مرة كل عام للتأكد من تنفيذ المعاهدة على أكمل وجه، وتعقد هذه الاجتماعات الأخيرة برئاسة مندوب خاص تعينه حكومة السلطة العثمانية لهذا الغرض. ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة بإزالة كل عمل أو فض أي اجتماع على ضفتي القناة من شأنه أن يمس حرية الملاحة وضمان سلامتها التامة.

كما تم الاتفاق على إجراءات ملائمة لحماية حقوق السيادة للحكومة المصرية والسكان، فخولت للأولى القدرة في حدود سلطتها على اتخاذ إجراءات في حدود لفرض احترام تنفيذ هذه المعاهدة. وفي حالة عدم توافر الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية يجب عليها أن تستعين بالدولة العثمانية التي يكون عليها إبلاغ ذلك إلى الدول الموقعة لتتشاور معها في هذا الصدد.

5- اتفقت الدول المتعاقدة أخيرًا على تطبيق مبدأ المساواة الخاص بحرية استخدام القناة، بحيث لا يجوز لأحدها الحصول على مزايا إقليمية أو تجارية أو امتيازات من هذا النوع، عن طريق الاتفاقيات الدولية التي تبرم مستقبلاً فيما يتعلق بالقناة.

لقد نجحت معاهدة القسطنطينية، التي طالما ما انتظرتها القوى البحرية في جميع أنحاء العالم، والتي تم الإعداد لها بمنتهى الجدية، في تحقيق الهدف المرجو منها، وهو وضع صورة نهائية وأكيدة للنظام القضائي الخاص بالقناة مع ضمان حرية الاستخدام لجميع الشعوب. ولكن المجهود الذي بذل في عام 1888 لضمان حياد القناة بطريقة فعالة لم يسفر سوى عن القليل من القرارات عديمة الجدوى. ففي أثناء مناقشة الاتفاق وعند التوقيع أصرت إنجلترا على التحفظ الذي سبق وأن قدمه بونسفوت للجنة المنعقدة في باريس في عام 1885، وأكده مرة أخرى ساليسبري في المباحثات مع فرنسا للتوصل إلى الصيغة النهائية للمعاهدة التي ستعرض على القوى العظمى، التي وافقت بدورها على هذا التحفظ معتقدة أن ذلك يعتبر إلزامًا من جانب إنجلترا وإقرارًا منها بأن احتلالها لمصر يعد فترة انتقالية مؤقتة. ولكن في الحقيقية كانت نية الحكومة الإنجليزية على النقيض تمامًا، والدليل على ذلك رفضها، قبيل توقيع معاهدة القسطنطينية بشهر واحد، محاولة الباب العالي

إقران المباحثات الخاصة بإجلاء القوات الانجليزية عن مصر بمباحثات هذا الاتفاق.

هذا نص المذكرة الإنجليزية التي أرسلت إلى الباب العالي: "إذا أكد أي طرف، وجود علاقة من أي نوع بين هذه المفاوضات (من أجل الجلاء) ومشروع المعاهدة الحالي الخاص بقناة السويس، ينبه على الباب العالي ألا يصدقها (to disbelieve it)" [1].

وهذا هو نص التحفظ الإنجليزي:

"لقد كان حكم الحكومة البريطانية صائبًا، ولم يلق أي اعتراض من جانب الحكومة الفرنسية، لإحياء التحفظات العامة المبينة في ختام أعمال لجنة عام 1855 المقدم من السيد جوليان بونسفوت Julian Pauncefote وهذه التحفظات تنطبق علي مشروع الاتفاقية الحالية. ويتضح من ذلك أن أحكام هذه الاتفاقية التي رسخت النظام النهائي لضمان حرية استخدام قناة السويس، لا تطبق حاليًا إلا بما يتوافق مع الحالة التي عليها مصر كدولة عبور تمر بظروف استثنائية – ولن تعوق أحكام تلك الاتفاقية حرية الحكومة البريطانية خلال فترة الاحتلال" [2].

وبالتالي كانت شروط المعاهدة إلزامية بصورة مطلقة بالنسبة لجميع القوى العظمى، التي وقعت دون إبداء أي تحفظات، في حين لم تحظ بأي تطبيق فعلى من جانب إنجلترا، التي كانت تستند دائمًا إلى التحفظ الذي سبق

---

(1) " Libro verde, Suez " السلسلة الثانية، وثيقة رقم 89.

(2) MARTENS، *Nouveau recueil général des traités*، السلسلة الثانية، XV، ص 316.

وأن قدمته، مؤكدة أنها تستطيع في أي وقت أن تعلـــن أن المعاهـــدة ليســـت سارية عليها ولن تستطيع أن تحد من سلطتها. نتيجة لهذا ولأن إنجلترا منـــذ احتلالها لمصر عام 1882 وهي تمارس سلطتها المطلقة في مصر، أصبح تأثير المعاهدة، من الناحية التطبيقية، معتمدًا بالكامل على الحكـــم التقـــديري لإنجلترا. هذه هي نظرة الحكومة الإنجليزية لمعاهدة القسطنطينية، وهو مـــا اتضح جليًا أثناء المناقشات التي دارت في مجلـــس العمـــوم عـــام 1898؛ بخصوص حادث وقع في قناة السويس أثناء الحرب الإسبانية – الأمريكية. لم تستطع حكومة لندن أن تخفي تعاطفها تجاه الولايات المتحدة. قبـــل انتهـــاء الحرب أراد أسطول إسباني متجه إلى الفلبين، بقيادة الأدميرال كامـــارا، أن يتزود بالفحم في بورسعيد، ولكن الحكومة المصرية لم تمنحه التصريح طالما لم يتفاهم مع وزارة الخارجية، التي بذلت ما في وسعها ليبقى الأسطول فـــي القناة أطول فترة ممكنة لكي تمنعه من الوصول إلى أماكن الصراع. وبعدها أعلنت الخارجية أن الأسطول الإسباني يجب أن يعود إلى أرض الوطن، بدلاً من أن ينتقل إلى المكان الذي في أشد الحاجة لمساعدته. لقد أزيح الستار عن الانتهاكات الواضحة لمعاهدة القسطنطينية في مجلس العموم، وهو ما بـــرره وكيل وزارة الخارجية قائلاً:- " المعاهدة قائمة بالفعل، ولكنها لـــم تطبـــق. وذلك يرجع إلى التحفظات التي سبق وأن قُدمت إلى لجنة قناة السويس عـــام 1885 من قبل المندوبين البريطانيين لصالح حكومة جلالة الملـــك، والتـــي أعيد تقديمها مرة أخرى بمعرفة اللورد ساليسبري وإبلاغها إلى علم القـــوى العظمى عام 1887"[1].

---

(1) HANSARD، *Parliamentary Debates*، سلسلة رقم IV، مجلد 61، ص 667.

بهذا الشكل لم تكن إنجلترا ملتزمة بمعاهدة القسطنطينية، التي كانت توظفها لخدمة مصالحها، ولفرض التزامات على باقي القوى العظمى. وبينما كانت تلك القوى العظمى ملتزمة باحترام ما تعتبره إنجلترا طريقًا ملكيًا خاصًا بها، كانت إنجلترا في المقابل لا تلتزم بأداء ما عليها من واجبات. ولهذا السبب، من أجل أن يكون لها مطلق الحرية في التصرف، عارض المندوبون الإنجليز بشدة، في لجنة باريس المنعقدة في 1885، فكرة تشكيل لجنة دائمة للمراقبة، مهمتها متابعة تطبيق القواعد الدولية المتبعة لضمان احترام حرية الملاحة عبر قناة السويس؛ وأثناء المناقشات الخاصة بمعاهدة القسطنطينية بذلوا قصارى جهدهم للحد من سلطات لجنة المراقبة، التي تم تشكيلها بالفعل، بناء على احد بنود المعاهدة، لكن تحت تصرف الدبلوماسية الإنجليزية، ودون أن يكون لها أي سلطة فعلية أو حتى الصفة الدائمة. لقد فقدت لجنة المراقبة أهميتها في المحافظة على الاستخدام الحر لقناة السويس، فنظراً لوجود القوات الإنجليزية في مصر، لم يتم تفعيل نشاطها، ولم تعقد أي اجتماع من الاجتماعات التي كانت من المفترض أن تعقدها سنويًا، وفقًا للبند الثامن من المعاهدة، كما أنها لم تنعقد أيضًا في حالة الخطر حتى تقترح على الخديوي الإجراءات الملائمة لضمان حرية المرور عبر القناة. لقد أضاعت إنجلترا هباءً أهداف ونوايا الذين مهدوا للمشروع، وأصوات الشعوب، ودراسات العلماء ومباحثات الحكومات.

لقد أشرنا ومازلنا نكرر، أن تخلي إنجلترا عن التحفظات التي قدمتها بشأن معاهدة القسطنطينية، في الاتفاق الأنجلو- فرنسي، الموقع في 8 إبريل 1904، مجرد وهم كبير.

أهم معاهدة أشار إليها الاتفاق المبرم بين انجلترا وفرنسا في 8 إبريل 1904 للتوصل سلميًا من خلال مجموعة من المعاهدات لأفضل الطرق لتنظيم المصالح في المناطق الاستعمارية، كانت معاهدة "الإعلان الخاص بمصر والمغرب"[1] حيث ينص البند السادس من هذا الإعلان على أن يتفق الطرفان المتعاقدان، وفقًا لمعاهدة القسطنطينية، على بعض الأمور المحددة وهي: " من أجل ضمان حرية استخدام قناة السويس، أعلنت الحكومة البريطانية موافقتها على شروط الاتفاقية المبرمة في 29 أكتوبر 1888 وبدأت في تفعيلها. وأصبحت حرية استخدام القناة أمرًا مضمونًا، وتنفيذ الجملة الأخيرة من الفقرتين الأولى والثانية من البند رقم 8 من هذه المعاهدة سيظل أمرًا معلقًا".

وبصرف النظر عن عدم قانونية إبرامهما منفردين اتفاقًا يخص معاهدة موقع عليها من دول أخرى، وضعت إنجلترا وفرنسا باتفاقهما هذا معاهدة القسطنطينية في موقع مزعزع؛ ويمكن أن نقول إنهما قد تسببا في تدهورها[2]. وتجدر الإشارة هنا إلى الفقرتين الخاصتين بالبند الثامن من معاهدة 1888، الذي يشير إليه الاتفاق.

"سيكون نواب القوى العظمي في مصر الموقعين على المعاهدة الحالية مكلفين بالحفاظ على تنفيذها. وفي حالة حدوث ما يهدد الأمن أو حرية عبور القناة، سيدعون لاجتماع يحضره ثلاثة منهم وبرئاسة أكبرهم سنًا

([1]) "British documents on the origins of the War"، 1898-1914، مجلد II، (لندن 1927)، صفحات 306-390.

([2]) الشيء نفسه حدث في قناة بنما. فقد بدأت كعمل سلمي وللاستخدام الدولي الحر مع حياد دائم، ولكنها أصبحت بعد ذلك عملاً وطنيًا لخدمة الولايات المتحدة.

لاتخاذ جميع الإجراءات اللازمة. وسيقومون بعد ذلك بإبلاغ حكومة الخديوي بالخطر الذي توصلوا إليه حتى يقوم هو باتخـــاذه الإجــراءات الضـــرورية لتوفير الحماية وضمان حرية استخدام القناة.

" وفي جميع الأحوال، من المقرر أن يجتمعوا مرة واحـــدة ســـنويًا للتأكد من صحة تنفيذ المعاهدة. وستكون هذه الاجتماعات برئاســـة مبعـــوث خاص أُرسل لهذا الغرض من قبل الحكومـــة العثمانيـــة. ويحـــق لمبعـــوث الخديوي هو أيضًا المشاركة في الاجتماعات ورئاستها فـــي حالـــة غيـــاب المبعوث العثماني".

وبذلك اتفقت إنجلترا وفرنسا على إلغاء شرط من أهم شروط معاهدة القسطنطينية، وهو عمل لجنة المتابعة، باعتبارها الوحيدة التي كانت ستضمن التنفيذ الفعلي للمعاهدة. ستستمر اللجنة على الورق فقط حتى تترك لإنجلتـــرا السيطرة الفعلية على القناة، وهي السيطرة التي كانت إنجلترا تتهيأ للقيام بها بصرامة أكثر، لأنها رأت أن موقفها أصبح أقـــوى فـــي مصـــر بموجـــب الاتفاقيات المبرمة في إبريل 1904، خصوصًا بعد أن التزمت فرنسا بـــألا تطلب منها تحديد الوقت الذي ستقوم فيه بالجلاء عن البلاد.

في الحقيقة لقد ورد في الاتفاق الأنجلو- فرنسي أن شـــروط البنـــد الثامن من معاهدة القسطنطينية معلقة؛ ولكن كلمة (معلقة) هي واحـــدة مـــن التوريات اللطيفة التي كانت متوفرة بكثرة في الرياء الانجليزي. ومعنـــى أن تقول إن الشروط معلقة، تقصد أنه طوال فترة الهيمنة الإنجليزية على مصر، لن تطبق تلك الشروط في المستقبل أكثر مما كانت في الماضي.

وهكذا ظلت القناة تحت سيطرة إنجلترا، التي كانت على استعداد دائم للسماح بحرية العبور فقط إذا كان ذلك يتوافق مع مصالحها. وفـــي جميـــع الحروب الضارية ظلت القناة محايدة وفقًا لما يتلاءم مع المصالح الإنجليزية.

وهو ما يمكن إثباته بسهولة ويسر عن طريق دراسة الأحداث المتعلقة بالقناة أثناء الحروب التي وقعت في السنوات العشر الأخيرة. وإذا كانت إنجلترا لم تغلق القناة أمام سفننا في أثناء الاحتلال الإيطالي لإثيوبيا، فهذا يرجع لأنها لم تكن تملك القوات الكافية لتجرؤ على فعل ذلك. ولكن عندما تعلق الأمر بحماية مصالحها، تجاهلت الحكومة الإنجليزية تمامًا معاهدة القسطنطينية، في العديد من الاتفاقيات الموقعة مع مصر.

لذا، يجب أن نقف على أرض الواقع ونعترف بأن رجال الدولة ورجال القانون والمؤرخين كانوا على حق عندما اعتبروا أن معاهدة القسطنطينية يعوزها التطبيق الفعلي بسبب رأي الحكومة البريطانية والتحفظ الذي أبدته.

وهو ما توقعه الوزير الفرنسي دي فرايسينيه de Freycinet، الذي لعب دورًا هامًا في الاتفاق الأنجلو- فرنسي عام 1887، وفي معاهدة 1888، حيث رأى أنه بسبب عدم تحقيق مبدأ حياد القناة، سيكون مصيرها دائمًا في يد المسيطر على المنطقة "وفحوى أي معاهدة يكون آنذاك مجرد حاجز هش جدًا "[1].

واتفق المؤرخون الفرنسيون مع وزيرهم. "لا يزال تحفظ جوليان بونسفوت واللورد ساليسبري يتحكم في الموقف الحالي ويقلل من الحصاد العملي لاتفاقية عام 1888" [2]، هذا هو ما ذكره شارل رو.

([1]) C.DE FREYCINET، *La question d'Egypte*، ص 333 و 440.

([2]) انظر العمل السابق، مجلد رقم 2، ص 115. كان العديد من رجال القانون أيضًا قاسيين في الحكم على الرأي الإنجليزي المتعلق بمعاهدة القسطنطينية.

كانت إنجلترا، دائمًا وأبدًا، تستهزئ بالمصالح الأوروبية، ولكن ربما لم تفعل ذلك من قبل بتلك الطريقة المقززة والمثيرة للاشمئزاز كما حدث في مسألة قناة السويس.

الفصل الثالث والثلاثون

قناة السويس واستقلال مصر

بمجرد افتتاح قناة السويس للملاحة، صارت فصلاً أساسيًا في التاريخ الإنجليزي، إن جاز القول، والأحرى بنا أن نسترجع ما ذكرناه سابقًا.

في الفترة من 1870-1872، فكرت حكومة لندن في الاستيلاء على أسهم القناة مستغلة الاضطرابات المالية التي كانت تمر بها القومبانية. وفي عام 1873 جاءت على رأس تحالف من القوى البحرية وأجبرت القومبانية على تخفيض رسوم الترانزيت في القناة. وفي عام 1875 اشترى دزرائيلي الأسهم المصرية. وفي العام التالي بدأت بعثة كيف Cave في ممارسة التدخل الإنجليزي في شئون مصر. في عام 1877، بمناسبة العداء ضد روسيا، سيطرت إنجلترا على القناة وأعلنت استعدادها التام للدخول في حرب للدفاع عن القناة. في عام 1878 استولت على قبرص، الحارس الحقيقي لمدخل القناة من جهة البحر المتوسط. وفي عام 1878 أخضعت إنجلترا وفرنسا مصر لنفوذهما المشتركة، وفي عام 1879 تخلصا من الخديوي إسماعيل، لأنه كان شعلة نشاط وغير منقاد لأوامرهم ورغباتهم. في عام 1882، استولت إنجلترا على مصر والقناة. وفي عام 1883 بدأ ذلك الحشد الدبلوماسي لمصر الذي أفضى في عام 1888 إلى مؤتمر القسطنطينية، الذي كان في مجمله ليس أكثر من مجرد تصديق على الهيمنة الإنجليزية على القناة، وفي عام 1904 تركت فرنسا الساحة تمامًا لإنجلترا للتصرف بحرية في شئون مصر.

خلال السنوات التالية مارست إنجلترا طغيانها وهيمنتها للاستفادة من وادي النيل والبرزخ، معتبرة كلاً منهما دعامة أساسية للإمبراطورية.

لقد توفي الخديو توفيق في 7 يناير1892. وخلفه بعد ذلك في الحكم نجله عباس حلمي الثاني، الذي كان يبلغ من العمر آنذاك 18 عامًا. وقد تبنى الملك الجديد منهجًا معاديًا لإنجلترا، وهو ما أسفر عن حدوث صدامات مستمرة أحيانًا كانت تصل إلى حد العنف بينه وبين اللورد كرومر، الذي كان الحاكم الحقيقي لمصر تحت مسمى القنصل العام. في تلك النزاعات كانت دائمًا ما تنجح سلطة اللورد كرومر في فرض رأيها. كانت إنجلترا تعمل دائمًا على تعزيز موقفها في مصر، على الرغم من تصريحاتها المستمرة بأن وجودها في مصر سيستمر لفترة مؤقتة.

مع نشوب الحرب العالمية عام 1914، أصبح وضع بريطانيا العظمى أكثر تعقيدًا. فعلى الرغم من أنها كانت تمارس سيادتها على مصر، إلا أن تلك السيطرة كانت تخص اسميًا الإمبراطورية العثمانية. فضلاً عن أنه كان من المفترض أن يكون الاحتلال البريطاني بصورة مؤقتة، سواء وفقًا للتصريحات المعتادة التي كان يكررها كبار القادة الإنجليز المسئولين، أو بناءً على الاتفاق الإنجليزي الفرنسي الموقع في 1904، الذي تنازلت فرنسا بموجبه عن مطالبها الخاصة بمصر، ولكنها اشترطت ألا تفرض بريطانيا نظام الحماية على تلك البلد.

على أساس تلك الأحداث كان للمصريين العذر في أن يعتقدوا أن دخول تركيا في الحرب جنبًا إلى جنب مع الإمبراطوريات الكبرى قد يكون فرصة مواتية للحصول على الاستقلال؛ ولكن إنجلترا على العكس استغلت الموقف لتفرض الحماية على مصر.

لم يستطع الخديو عباس الثاني أن يخفي مشاعره المتعاطفة تجاه تركيا وبالتالي تجاه ألمانيا، مما جعل إنجلترا تقرر فرض الحماية على مصر، وقامت بعزل عباس في ديسمبر 1914 ووضعت على العرش خلفًا له أحد أبناء إسماعيل، وهو حسين كامل، الذي حمل لقب سلطان وليس خديوي.

كما عينت مندوبًا ساميًا لمصر، مهمته إدارة وزارة الشئون الخارجية. كانت إنجلترا تستغل الموقف الدولي لتستولي بالكامل على مصر. وفي الوقت نفسه كانت حكومة لندن من جانبها تحاول إلغاء نظام الامتيازات(*) لتحكم هيمنتها وسيطرتها على مصر تمامًا. في تلك الفترة لم يبد المصريون أي معارضة، لأنهم شعروا بتأمين الدفاع عن أراضيهم، ولأنهم صدقوا الوعود الإنجليزية، ومن بعدها تصريحات ويلسون عن الاستقلال.

في أثناء الحرب كانت مصر تمثل حلقة أساسية في التشكيل الاستراتيجي للإمبراطورية العثمانية، لذا تم إعلان الأحكام العرفية فيها، ومصادرة كميات ضخمة من البضائع واعتقال أفراد من الشعب، وفي النهاية تحولت قناة السويس إلى منطقة عمليات.

لقد تناقشنا كثيرا لنحدد على من تعود مسئولية أول خرق لمعاهدة القسطنطينية، هل تركيا هي المسئولة أم الإمبراطوريات الكبرى أم إنجلترا أم الحلفاء[1]. مسألة مملة ومعقدة وليس لها حل. ليست الحقائق الرسمية

(*) نظام الامتيازات في الدولة العثمانية أو Capitulations وكان يعطي امتيازات لرعايا الدول المسيحية في ولاياتها الإسلامية (المراجع).

(1) ورد ذكر المناقشة بتوسع في مجلد HARTMANN VON RICHTOFEN، *Der Suezkanal im Weltkrieg und in der Nachkriegszeit*.

الصغيرة هي التي يعتمد عليها، فعن طريقها سيكون من الصعب جدًا تحديـــد الزمان والأسباب؛ أما الأحداث الرئيسية وطابعها، والإجــراءات الأساســية وروحها هي التي لها قيمة ومغزى. وهناك العديد من الأحـــداث والمواقــف المؤكدة التي تشير بأصابع الاتهام إلى إنجلترا. فهي التي حالت دون وجــود نظام دولي فعال لمراقبة وحماية القناة، وكانت تدعي في جميع المناســبات، بالأقوال والأفعال، أن لها حرية التصرف فيها، وهي التي كانت تضمن حرية الملاحة لها وحدها، عن طريق قوات الاحتلال الموجودة في مصر، وتعوقها أحيانًا أمام بعض الدول الأخرى. كانت الدبلوماسية الإنجليزية دائمًا مرتبطة بالصياغة، والتفاصيل لكي تعطى الصفة الشــرعية لسياســتها المشــئومة. فبالنسبة لها وجود أجهزة إرسال لاسلكي على متن السفن التجارية الألمانيـــة والنمساوية، واحتمال وقوع أعمال عدائية من جانب تلك السفن ضد القنـــاة، يعتبر مبررًا لتشريع عملية الأسر، في حين أنها قامت بخرق واضح وصريح لمعاهدة القسطنطينية عندما وضعت قوات لها في مصر وعلى طول القنـــاة، وأقامت تحصينات في الأخيرة، وكانت ترابط في موانيها الســفن الحربيــة الإنجليزية والفرنسية.

كانت هذه الأسباب هي الدافع وراء المذكرة التي وجهتها تركيـــا إلـــى القوى المتحالفة والصديقة لتعترض على موقف إنجلترا تجاه مصر والقنـــاة، ولتبرر لهم موقفها ضدهم.

إيجازًا للقول فإذا كان قرار مؤتمر القسطنطينية الخاص بحياد القنـــاة لم يتم تفعيله، فالسبب في ذلك يرجع إلى إنجلترا، التي منعت تنفيـــذه، ولأن قوات الاحتلال الخاصة بها المرابطة في القناة تمثل تهديدًا واستفزازًا للجميع.

لقد استمرت الهجمات التركية ضد القناة من 3 وحتى 5 فبراير 1915 وكذلك في شهري إبريل ومايو من العام نفسه، ودائما ما كانت النتيجة سلبية[1].

كان للمساعدة التي قدمها المصريون من أجل النصر، وللخطب التي كان يكررها الحلفاء لاسيما الإنجليز والأمريكان، عن الحرية وحق تقرير مصير الشعوب، أكبر الأثر في تشكيل العقلية المصرية. وتشكلت حركة وطنية مصرية جديدة، أقوى من مثيلتها السابقة، يتزعمها سعد زغلول باشا، أحد أفراد طبقة الفلاحين، ووزير العدل آنذاك، حيث كان خطيبًا بارعًا ويتمتع بهيبة كبيرة بين جموع أفراد الشعب المصري.

يعتبر المصريون يوم الهدنة الموافق 11 نوفمبر 1918، يوم استقلالهم. في 13 نوفمبر ذهب سعد زغلول على رأس وفد مصري لمقابلة المندوب السامي الجنرال وينجت Wingate للمطالبة باستقلال مصر التام. ولكن الجنرال وينجت لم يعطهم كلمته مؤكدًا أنه لا يعرف رأى حكومته في هذا الشأن، ووعد بأن يرفع الطلب إليها. وبعد أن حصل الوفد على تفويض من جميع قادة الدولة، استمر في العمل تحت مسمى" الوفد المصري" وأصبحت كلمة " الوفد" تمثل الحزب الوطني الخاص بسعد زغلول، وهو حزب وطني، مستقل، مختلف عن الحزب الوطني الذي كان قائما قبل ذلك.

أرسل زغلول العديد والعديد من المذكرات والتلغرافات المطولة إلى ممثلي مؤتمر السلام بباريس، ليعلن احتجاجه على الموقف الإنجليزي

---

(1) لسرد الأحداث انظر، DOUIN، *Un episode :l'attaque du Canal de Suez de la guerre mondiale*، 3 فبراير 1915، باريس 1922، KRESS VON KRESSENSTEIN، Mit den Türken zum Suezkanal، برلين 1938.

وللمطالبة بتحقيق المطالب المصرية. وقد أثار هذا الموقف رد فعل عنيف من جانب الحكومة الإنجليزية التي ألقت القبض على زغلول باشا وثلاثة من الوطنيين ونفتهم إلى مالطة في 8 مارس 1919. كانت هذه هي شرارة بدء الثورة وتظاهر الشعب في أنحاء مصر كافة. لم يتأخر رد إنجلترا كثيرا. فقد أرسلت مندوبًا ساميًّا إلى مصر وهو اللورد اللمبي، قائد الحملة البريطانية على الشرق. وسرعان ما أدرك اللورد اللمبي أن استخدام القوة أمرًا ضروريًّا، ولا يقل أهمية عنها التخلي عن العناد والتشبث بالرأي. في 7 إبريل أمر بإطلاق سراح زغلول وباقي المعتقلين. والأكثر من ذلك انه سمح في 15 إبريل بسفر وفد مصري إلى باريس لعرض المطالب المصرية على الدبلوماسيين المجتمعين. ولكن ويلسون، الذي كانت تتجه نحوه آمال الوطنيين، رفض استقبال الوفد وأعلن أنه يجب الحصول على موافقة الحماية البريطانية. يتأكد لنا من جميع ما سبق أن حكومة لندن سخرت من المبعوثين المصريين: فقد جعلتهم يشعرون بالسعادة ثم خذلتهم.

وبالفعل تتفق جميع معاهدات السلام سواء معاهدة فرساي الموقعة مع ألمانيا في 24 يونيو 1919 (البند رقم 147 وما يليه)، أو معاهدة سان جيرمانو San Germano مع النمسا (البند رقم 102 وما يليه)، أو معاهدة تريانون Trianon مع المجر (البند رقم 86 وما يليه) أو معاهدة Sevres مع تركيا (البند رقم 101 وما يليه) أو معاهدة Nuilly مع بلغاريا (البند رقم 67 وما يليه)، وتفرض وتعلن في صياغة متطابقة:

1- إعلان الاعتراف بالحماية البريطانية على مصر من قبل جميع القوى العظمى المهزومة.

2-موافقة كل منها " كل فيما يخصه، على تحويل جميع السلطات التي منحت إلى عظمة السلطان بموجب مؤتمر القسطنطينية الذي عقد في 29 أكتوبر 1888، المتعلقة بحرية الملاحة في قناة السويس إلى حكومة ملكة إنجلترا".

وهكذا أسفرت معاهدات السلام التي وقعت في الفترة من 1919-1920 عن نتيجتين مهمتين فيما يخص موضوع القناة.

1 - التأكيد القاطع، في جميع المعاهدات بدون استثناء، على شرعية واستمرار تطبيق معاهدة القسطنطينية الخاصة بالاستخدام الحر لقناة السويس البحرية.

2- في الوقت نفسه خرق إنجلترا لهذه المعاهدة، يهدف إلى تدعيم المزايا التي تختص بها والحفاظ على بقاء قوات الاحتلال في مصر والقناة.

وبسبب آراء مشابهة لبعض الذين يستوعبون الموقف جيدًا، والمظاهرات العنيفة التي تقع في القاهرة وغيرها لتندد ببريطانيا، لجأت الحكومة الإنجليزية إلى استخدام طرق أكثر سلمية في سياستها بمصر، على الأقل ظاهريًا[1].

في 28 فبراير 1922 صدر قرار من المقر البريطاني أصبحت مصر بموجبه دولة حرة مستقلة لها دستورها الخاص. ولكن هناك أربع نقاط

([1]) بداية من عام 1921 يوجد مصدر ثري ومؤكد من المعلومات والدراسات حول أهم الأحداث المصرية وبالأخص مسألة الشرق الأدنى، متمثل فى المجلة الرومانية الشهيرة التي تحمل عنوان:"Oriente moderno". وبدءا من عام 1922، خلال فترة تواجد المؤلف فى مصر، كملحق بحكومة جلالة الملك للقيام بالأعمال التاريخية-الدبلوماسية، أتيحت له الفرصة لينجز عمله بطريقة مباشرة باعتباره شاهد عيان على الأحداث.

ظلت "متروكة بالكامل لتقدير حكومة بريطانيا العظمى"، بحجة أنها ينبغي أن تكون موضوعًا لاتفاقيات مقبلة بين إنجلترا ومصر وهي:

1-تأمين طرق المواصلات البريطانية في مصر.

2-الدفاع عن مصر.

3-حماية المصالح الأجنبية ومصالح الأقليات.

4-السودان[1].

وهكذا لا يعتبر إعلان الاستقلال حلاً جذريًا للمشكلة الإنجليزية - المصرية، ولم يحقق الهدوء والاستقرار في البلاد. فالاستقلال الممنوح لمصر كان صوريًا وليس حقيقيًا. لأن الاحتفاظ بالنقاط الأربعة المشار إليها سابقًا يحد من استقلال مصر في أثناء فترة الحماية البريطانية. فقد وضعت إنجلترا في مصر مندوبًا ساميًا ومفتشًا عامًا على الجيش المصري، وواصلت قوات الاحتلال ما كانت تقوم به من أعمال دون زيادة أو نقص.

بالنسبة للقناة، كانت حكومة لندن تنوى ــ استنادًا إلى النقطة الأولى ــ الاحتفاظ بحقها في الامتياز وحرية الملاحة على حساب غيرها من الدول، وهو ما نجحت بالفعل في تنفيذه عن طريق المعاهدة الأنجلو مصرية المبرمة في أغسطس 1936. أما مشكلة تأمين خطوط مواصلات الإمبراطورية البريطانية عبر القناة قد تم التوصل لحل لها وتنظيمها، شأنها شأن باقي القوى البحرية الأخرى، بموجب معاهدة القسطنطينية، التي تتوافق من معاهدات السلام. لا يحق لأي سياسة أحادية الجانب، أو أي اتفاقية ثنائية الجانب من إجراء تعديلات على معاهدة جماعية متعددة الأطراف، حتى وإن

([1]) انظر، الوثائق الخاصة بهذا الأمر في A. GIANNINI، *Documentari per la storia della pace orientale*، روما، المعهد الشرقي، 1933، فصل رقم XX.

كانت مصر، التي حصلت على استقلالها، ترث ما يخص السلطان في القناة. الإجراء المتبع لإلغاء أو إجراء تعديلات على معاهدة القسطنطينية، يجب أن يكون هو الإجراء نفسه الذي اتبع في الإعداد لهـا، لـذا مـن الضـروري الحصول على موافقة جماعية من جميع القوى الموقعة على تلك المعاهـدة. وبالتالي لا يحق للندن أو القاهرة تعديل الدستور الملكي، ولم يكن هناك حاجة مطلقًا لانتظار" اللحظة المواتية التي سيكون فيها من الممكن، عـن طريـق مناقشات حرة واتفاقيات ودية بين كلا الطرفين، إبرام اتفاقيات بين حكومـة جلالة ملكة إنجلترا والحكومة المصرية". (البنـد رقـم 3 مـن التصـريح الإنجليزي).

وأمام تلك الحقائق والنوايا الإنجليزية في استمرار فـرض الحمايـة على مصر والقناة تحت أي مسمى، كان الشعب المصري يأمل في التخلص تمامًا وبأقصى سرعة من إنجلترا. ولذا استمرت المظاهرات المناهضة لهـا، ووقعت بعض عمليات الاغتيال للجنود والموظفين الإنجليز.

لقد كان موقف الدبلوماسية الإنجليزية والمصرية على مدار 14 عامًا موقفًا محزنًا ومضحكًا في الوقت نفسه، وذلك بسـبب رتابـة المحـاولات للتوصل إلى اتفاق حول النقاط الأربعة المعلقـة. كـان النـزاع متناقضًـا: فالمصريون يأملون في الحصول على استقلال تام وحقيقـي، والإنجليـز لا يريدون سوى إعطاء حقوق شكلية مع الاحتفـاظ بـاحتلالهم لمصـر دون مساس.

أثناء تلك الفترة العصيبة التى تمر بها البلاد في الداخل والخـارج، كان من حسن حظ مصر أن يتولى حكمهـا الملـك المعظـم، فـؤاد الأول (1917-1936)، ويذكر أن شخصية هذا الملك كإنسان وكملك قد تشـكلت بالكامل في إيطاليا. وقد تم تنصيبه سلطانًا عام 1917، عقب وفاة حسـين.

وفي مارس 1922، حمل لقب ملك بعد وضع الدستور عقب إعلان استقلال مصر. قدم طفلاً بصحبة والده إسماعيل إلى المنفى في فافوريتا ونشأ وترعرع في بلادنا، وهناك التحق طالبًا بأكاديمية تورينو العسكرية وعمل قائدًا في جيشنا بروما، حيث اكتسب الجزء الأكبر من ثقافته الواسعة، والخبرة التي تؤهله لكي يكون أميرًا وملكًا، ولذا عندما وصل إلى روما، استقبل أحسن استقبال في البلاط الملكي الإيطالي؛ وأبدى ملكنا اومبيرتو وزوجته مارجريت اهتمامًا وتعاطفًا كبيرين نحوه. لقد وجد فؤاد في بلاط روما عائلته الثانية، واستطاع أن يتخلص من أحزانه للمصير الذي آل إليه كأمير محروم من الميراث، وتدرب على حياة القصور الملكية وفنون الحكم.

إذا كان لمصر ملك استطاع أن يبرهن في الأوقات العصيبة على سياسته الواقعية الحكيمة وعمل على تحسين الأوضاع الثقافية في بلاده بالعديد من المبادرات المتنوعة، فالفضل في ذلك يرجع إلى إيطاليا. يعتبر فؤاد ابنًا روحيًا لإيطاليا، فهو يتحدث اللغة الإيطالية كما لو كان منهم، هذا بالإضافة إلى بعض اللهجات الأخرى.

كان فؤاد يمتاز دائمًا في السياسات الداخلية والخارجية، بالقدرة على الموازنة الدقيقة والبصيرة النافذة: فعرف كيف يكون وسيطًا حكيمًا بين حماس الوطنيين وهيمنة الإنجليز. أي يمكن أن نقول أنه كان منقذ الحرية المصرية.

كان الملك فؤاد إيطاليًا أكثر منه إنجليزيًا أو فرنسيًا، حتى وإن كان قد تلقى تعليمه في إنجلترا أو فرنسا[1]. سياسته، المستوحاة من الواقعية الإيطالية

([1]) حول أعمال الملك فؤاد وعلاقات أسرة محمد علي الملكية ببيت سافوي، راجع: عملنا الذي يحمل عنوان *Gl'Italiani in Egitto*، إسكندرية مصر 1937؛ وانظر R.CANTALUPO، *Fuad primo Re d'Egitto*، ميلانو 1940. وهناك العديد

البسيطة، جعلته على خلاف دائم مع حزب الوفد، الذي كان يميل إلى القيام بمظاهرات عنيفة ضد المغتصب الأجنبي، ويتهم الملك بالتساهل المفرط. كانت سياسة الملك صائبة، حيث كان يهدف إلى إقصاء الإنجليز تدريجيًا عن الإدارة المصرية منتظرًا الفرصة السانحة للتخلص من ذل عبوديتهم، والدليل على صحة ذلك أنه في نوفمبر 1924، عندما قتل الحاكم الإنجليزي بالسودان في أحد الشوارع الرئيسية بالقاهرة شددت إنجلترا قبضتها على مصر والسودان.

هناك سبب أخر للخلاف بين التاج والوفد نشأ من الطرف الذي يدعي لنفسه أنه المؤثر الأكبر في حياة البلاد. كان الملك على وعي تام بأن النهضة الاجتماعية والسياسية للشعب المصري كانت من صنع الأسرة المالكة، وأنها الوحيدة التي لها الحق والمقدرة على استكمال مثل هذا العمل بنجاح، ولذا لم تتحمل أن يسلك الوفد مسلك المعبر عن مصالح الأمة والمطالب بها. ثم تفاقمت أسباب الشقاق بين البلاط والوفد على أثر وفاة زغلول عام 1927. فالزعيم الجديد لحزب الوفد، مصطفى باشا النحاس، لم يكن يمتلك الخصال والسجايا نفسها التي كان يتمتع بها سابقه، وبدون وعي زاد من حدة الخلافات مع الملك؛ ولم يتردد، في بعض الأوقات التي يشتد فيها الخلاف بينهما، في

من الكتابات المعاصرة التي تدور حول مصر المعاصرة ومنها كتابات M. GUIDI، *Paradosso egiziano in "cultura Fascista"*، سبتمبر 1940، *"Aspetti e problemi attuali del Mondo mussulmano"*، روما 194؛ وعمل GIANNINI، *L'ultima fase della questione orientale*، ميلانو 1941، وROSSETTI، *Il nazionalismo egiziano in Africa italiana*، ديسمبر 1940، انظر أيضًا *Egitto moderno*، طبعات روما 1939، *Egitto modero e antico*، ميلانو 1941.

اللجوء إلى طلب المساعدة الإنجليزية، مقللاً بذلك من شأن المهمة الموكلة لحزبه. وعندما اقترب الوفد من الإنجليز وابتعد أكثر عن التاج الملكي، ظهرت أيضًا سياسته المعارضة لإيطاليا.

لقد شهدت العلاقات الإيطالية المصرية أسوأ حالاتها خلال الفترة من 1935-1936.

في غمار الحرب الإيطالية الإثيوبية، كان الملك فؤاد يعاني من مرض شديد. واستغلت إنجلترا الفرصة لتشن حملة تشهيرية عنيفة مكيلة الإهانات والتهم الموجهة ضد إيطاليا، وأشارت إلى أن الغزو الإيطالي لإثيوبيا، يعني فقر مصر بأسرها، لأن إيطاليا باستيلائها على بحيرة تانا، ستحول المياه من منابعها وتمنعها من الوصول إلى مصر، التي تعتمد حياتها على هذه المياه.

كما زعمت أن إيطاليا، تلك الأمة الكاثوليكية، حابت وفضلت الأقلية المسيحية القبطية في مصر على حساب باقي الشعب، الذي يمثل فيه المسلمون الأغلبية العظمى. الافتراءات الإنجليزية لا تنضب، وما ذكر منها لا يمثل إلا القليل. بعد خلق جو من الكراهية والعداء تجاه إيطاليا، نجح في تحريض المندوب الإنجليزي لتوقيع عقوبات على إيطاليا. ودون جدوى حاول الملك فؤاد أن يعارض الأمر محذرا وزرائه من أن مسألة العقوبات لا تخص مصر، باعتبارها ليست عضوًا في عصبة الأمم، وتطبيق مثل هذه العقوبات سيلحق أضرارًا جسيمة بالبلاد. كانت إنجلترا تريد أن تدفع خطأ العقوبات وإجحافها حتى تغلق قناة السويس أمام السفن الإيطالية التي تقل القوات المتجهة إلى إثيوبيا. وهو ما يعتبر بالنسبة لها، أمرًا قانونيًا وشرعيًا استنادًا إلى بعض بنود اتفاق عصبة الأمم. الوضع لا يستدعي إخضاع الموقف الإنجليزي للدراسة لإثبات أنه غير قائم على أسس صحيحة من

الناحية المنطقية والقانونية. يكفي أن نذكر أن الشرط، الذي كان من المقـرر إلغاؤه بموجب معاهدة القسطنطينية المبرمة في 1888، أصبح يمثل مقدمـة معاهدات السلام التي وقعت في الفترة من 1919- 1920 وجزءًا لا يتجـزأ منها. حيث تم في جميع المعاهدات الإقرار والتصديق على تلك المعاهدة كما سبق وأشرنا. على أي حال، أقلعت إنجلترا عن فكرة غلق القناة أمام الملاحة الإيطالية لشعورها بأنها غير قادرة على التصدي لتوابع مثل هـذا الإجـراء الخطير.

على الرغم من أن البنيان القوي للملك فؤاد قد وهن بسبب المرض، إلا أن إرادته القوية، وقدرته القتالية مازالا صـامدين. واسـتغلت إنجلتـرا الفرصة ليس من أجل توقيع العقوبات على إيطاليا ضد رغبة الملك الواضحة فحسب، بل قامت باتخاذ بعض الإجراءات الأخرى التي يرفضـها الملـك. ومنها ما هو مؤلم لقلبه كأب، وهو إبعاد نجله فاروق عن مصر، لاسـتكمال دراسته في إنجلترا. كان الملك يستشعر بدنو أجله وتمنـى أن يـرى ولـده بجواره، ولكنه لقي ربه في 28 إبريل 1936 وهو ممسكًا في يديه خطابا من نجله المسافر.

بعد وفاة الملك، الذي كان على الرغم من مرضه يمثل سدًا منيعًـا، تشكل مجلس وصاية على العرش لأن الأمير فاروق لم يكن قد بلـغ السـن الذي يؤهله للحكم، وكان هذا الوضع فرصة سانحة للسياسة الإنجليزية، حيث انتهز الوفد الفرصة لتصفية المسائل المعلقة مع إنجلترا، وبالفعل تـم توقيـع معاهدة التحالف بين القاهرة ولندن في أغسطس 1936. لقد وقعت مصر في هذه المعاهدة التي كانت بمثابة فخ لها بسبب المناخ العدائي والمخاوف مـن

إيطاليا، ونظرًا لغياب الملك. كان من الممكن إيجاد مبرر لهذه المعاهدة إذا كان لها قيمة معاصرة للتصدي للتهديد الإيطالي الوشيك لمصر التي لم تحصل على استقلالها الفعلي بعد .

وبعد أن انطفأت جذوة الحماس الأول، خضعت المعاهدة لدراسة متأنية وبدأ الحكم عليها كما هي بالفعل: فلم تكن أكثر من مجرد استمرار للقهر الإنجليزي على مصر، ولكن بصور مختلفة.

أولاً، هذه المعاهدة وفقًا لما جاء في البند رقم 16، هي معاهدة دائمة، وأي مراجعة لها "يجب أن تنص على استمرار التحالف بين باقي الأطراف المتصالحة"، ولكنها ليست معاهدة، فهي مجرد إلزام من القوي تجاه الضعيف. فضلاً عن أن البند رقم 1 ينص على " انتهاء الاحتلال العسكري لمصر من قبل قوات جلالة الملكة والإمبراطور تمامًا"، ولكن وفقًا للبند رقم 8 تقرر أن تظل القوات الإنجليزية في قناة السويس لتدافع عنها لمدة 20 عامًا، وكذلك في حالة ما لم تتمكن مصر من الدفاع عنها بقواتها الخاصة. وفي حالة الحرب، أو التهديد الوشيك بالحرب أو وجود ضرورة دولية ملحة ينص البند رقم 7 على "أن يلتزم ملك مصر بتقديم جميع التسهيلات والمساعدات اللازمة لجلالة الملك والإمبراطور، على الأراضي المصرية، وفقًا للنظام الإداري والتشريعي المتبع في مصر؛ بما في ذلك استخدام الموانى، والمطارات، وطرق المواصلات، وبالتالي من حق الحكومة المصرية أن تتخذ الإجراءات الإدارية والتشريعية اللازمة كافة، بما في ذلك الأحكام العرفية والرقابة الفعلية، لضمان تقديم هذه المساعدات والتسهيلات".

كل هذه التدابير والانتهاكات تم تبريرها: "بالنظر إلى البند رقم 8، تعتبر قناة السويس، التي هي جزء لا يتجزأ من مصر، طريقًا عالميًا للمواصلات، وفى الوقت نفسه وسيلة رئيسة للاتصال بين مختلف أنحاء

الإمبراطورية البريطانية". وبذلك تم تجاهل معاهدة 1888 تمامًا، وخرق شروطها الرئيسية، وبالأخص البند رقم 12، الذي يمنع الدول المتعاقدة من"محاولة الحصول على مزايا إقليمية أو امتيازات في الاتفاقيات الدولية التي تبرم مستقبلاً فيما يتعلق بالقناة".

الامتياز الوحيد الذي منحته إنجلترا لمصر بموجب معاهدة 1936، يتمثل في إلغاء نظام الامتيازات والمحاكم المختلطة (البند رقم 3)، محتفظة لنفسها بباقي الامتيازات التي نص عليها (البند رقم 9)، وهكذا نظمت إنجلترا ما لا يخصها، ولكن في الحقيقة كان هذا الإلغاء لصالحها فهو يدعم وضعها وامتيازاتها في مصر، فبمجرد أن تزول العقبات من أمامها سيكون لها مطلق الحرية في التصرف مع الأجانب. خلاصة القول، لقد تم تنفيذ ثلاثة نقاط من النقاط الأربعة التي حددت سيادة واستقلال مصر بناء على تصريح 1922، أما النقطة الرابعة فقد ألغيت لصالح الإنجليز على حساب مصالح باقي الأوروبيين. أما بالنسبة لحياد قناة السويس، فقد أصبحت بموجب معاهدة 1936 عرضة للانتهاك من قبل إنجلترا بصورة أكبر وأخطر مما كانت عليه من قبل.

وفور توقيع المعاهدة، بدأت في مصر بين المؤيدين والمفوضين والموقعين على المعاهدة اتهامات متبادلة بخيانة مصالح الدولة. وكان أكثر نقد لاذع وجه للمعاهدة من طرف حافظ بك رمضان، رئيس الحزب الوطني المصري، الذي رفض حتى المشاركة في المباحثات:

" وأنا أعترض مثلما فعل من قبلي مصطفى كامل ومحمد فريد عندما اعترضوا، على أن تكون مصر تابعة لقوة عظمي واحدة، وطالبوا بأن تحتفظ بطابعها العالمي الذي يمنحه لها موقعها الجغرافي المميز، وتتفاهم مع باقي

الدول العظمي للحصول منها علي نظام تأميني بضمانها المشترك. وبدلاً من هذا الحل فضل البعض إبرام معاهدة مع إنجلترا علقت مصيرنا بمصـــيرها وجعلتنا حلقة في إمبراطوريتها.

" التحالف مع إنجلترا، يخشى معه، لا، بل من المؤكـــد، أن تتحـــول مصر إلى ساحة للمعارك المقبلة وستتوالى على أراضيها الخراب والكوارث المدمرة"[1].

في الوقت الذي بدأت تتضح فيه جلية أضرار وســلبيات المعاهــدة المبرمة مع إنجلترا، اقتنع المصريون بأن المخاطر التي كانوا يخشونها مــن إيطاليا هي مجرد افتراءات كاذبة، كما أبدوا إعجابهم بشجاعتنا في التصدي لإنجلترا ودور قواتنا في تحقيق الانتصار بإثيوبيا. ومنذ هذه اللحظـــة تبــدل الرأي العام في مصر وصار ايجابيًا تجاه إيطاليا، ومعارضًا لإنجلترا.

ومع انتهاء غزونا لإثيوبيا تم توقيع ميثاق عيد الفصح بين إيطاليا وإنجلترا في 16 إبريل 1938. ومن بين الشروط الثمانية التي تــم الاتفــاق عليها، احتلت مسألة قناة السويس البند الأخير، الذي ينص على: " أن تجــدد الحكومة الإيطالية وحكومة المملكة المتحــدة احترامهــا لقــرارات مــؤتمر القسطنطينية المبرم في 29 أكتوبر 1888 والعمل بها، والذي يضمن لجميع الدول حرية استخدام قناة السويس في كافة الأوقات."

وبدورهما أعلنت كل من الحكومة الإيطالية والإنجليزية هذا البيــان للحكومة المصرية، التي أبدت هي الأخرى موافقتها عليه. وكما رأينا في هذا الاتفاق الإيطالي- الإنجليزي-المصري، الخاص بقناة السويس، لم تــرد أي إشارة عن المزايا التي كانت تتمتع بها إنجلترا في القناة، والتي حاولــت أن

([1]) في الجريدة المصرية " Journal du dimanche et partout"، 26 سبتمبر 1937.

تصبغ عليها الصفة الشرعية بالمعاهدة المبرمة في أغسطس 1936 مع مصر. ومع نشوب الصراع الحالي، قامت إنجلترا المسيطرة على مصر والقناة، باستغلال أي منهما أو كليهما لتحكم قبضتها عليهما ليكونا تحت تصرفها، متخذة العديد من التدابير الدفاعية والهجومية المذهلة. وهكذا بررت للجميع أسباب تلك الأعمال العدائية التي من الممكن أن تشنها ألمانيا وإيطاليا ليس ضد مصر والقناة، ولكن ضد القوات البريطانية العاملة والمعسكرة فيها.

في عام 1937 اعتلى عرش مصر الملك فاروق الأول، المولود في 1920، والذي بلغ سن الرشد عام 1937 وفقًا للتقويم الهجري، باعتباره أقصر من التقويم الغريغوري. وعندما خلف الملك الشاب والده، أرادت أوروبا أن تعقد مقارنة بينه وبين والده. من المعروف أن الأخير، قد تلقى تعليمه في إيطاليا، واكتسب الذوق والميول الإيطالية، أما الابن، فقد درس في إنجلترا، وكان متأثرًا بالذوق والميول الإنجليزية. ومع ذلك لا يسعنا التحدث عن التعليم الإنجليزي الذي تلقاه الملك فاروق في إنجلترا: لأنه ما كاد يستقر ويرتب أموره هناك حتى اضطرته ظروف وفاة والده للعودة إلى البلاد. وسرعان ما امتلك الملك فاروق ذكاء حادًا وإرادة قوية، نابعان من حبه العميق لبلاده واهتمامه الشديد بمصالحها. عندما كان صبيًا صغيرًا، كان لا يعي تمامًا حقيقة ما يحدث، ولكنه كان يشعر بالأحداث المريرة التي تلهب ظهر والده، والقهر والظلم اللذان فرضتهما إنجلترا على البلاد. كان يريد أن يبرهن على أن أفكار والده ومشاعره تجاه البلاد أشياء مقدسة بالنسبة له، وبالفعل سار على نهج والده في جميع المسائل السياسية سواء كانت داخلية أو خارجية، بناء على نصيحة علي ماهر، السياسي البارز، الذي كان يشغل منصب مستشار الملك فؤاد قبل رحيله.

لقد جاء فاروق وعلى رأس الوزارة النحاس باشا، وكان الأخير يعتقد أنه بإمكانه أن يتخذ موقفًا أكثر صرامة وشدة تجاه الملك الشاب، وهو ما لم يجرؤ على فعله مع والده. ولكن النحاس اصطدم بإرادة من فولاذ ورد فعل عنيف. لقد كان الملك مستاءً بسبب بعض الإجراءات التي اتخذها النحاس ضد رغبة الملك فؤاد في أثناء فترة مرضه وعقب وفاته، كما أنه لم يكن راضيًا عن المعاهدة التي أُبرمت أثناء فترة الوصاية على العرش، لذا أقال النحاس في العام نفسه 1937، وأمر بحل البرلمان وإجراء انتخابات جديدة. كان يعاون الملك في شئونه السياسية عدد من أبرز رجال السياسة في الدولة، من بينهم العديد من الوفديين، الذين استبعدهم النحاس من الحزب: فلم يكن الأخير على خلاف مع الملك فحسب، بل مع العديد من أعضاء حزبه أيضًا.

وبالفعل أجريت الانتخابات عام 1938، وحققت الأحزاب الموالية للتاج انتصارًا كبيرًا، في حين لاقى حزب الوفد هزيمة ساحقة؛ كما لم يعد انتخاب النحاس نفسه.

على الرغم من أنه لم يعد في السلطة، كان موقف النحاس وحزبه تجاه إنجلترا هو موقف الحكومة نفسه فكانوا دائمًا ما يحاولون التصدي للظلم والعنف اللذين يفرضهما المندوب السامي البريطاني. وبينما كانت الحكومة، تتصرف بمهارة وحذر، لاسيما في وجود علي ماهر، كان الوفديون يلجئون إلى المظاهرات العنيفة.

في 31 مارس و 1 إبريل 1940 عقد حزب الوفد اجتماعين مهمين، وتم التصديق على مذكرة تقرر إرسالها إلى المندوب البريطاني، السير مايلز لامبسون. وفي مساء اليوم نفسه الموافق 1 إبريل ذهب النحاس شخصيًا إلى المقر الإنجليزي وسلم المذكرة. هذه المذكرة كانت نقدًا للمعاهدة الإنجليزية ــ المصرية الموقعة في 1936، وتتضمن اقتراحًا بإعادة النظر فيها، واحتجاجًا

على الإجراءات التعسفية المتوالية التي تقوم بها الحكومة الإنجليزية ضد مصر. في 6 إبريل جاء رد حكومة لندن بتلغراف، أُبلغ شفهيًا للنحاس باشا، وفيه أعربت عن حزنها وأسفها من موقف الوفد. لكن الوفد رد بمذكرة أخرى، ليست أقل حماسة من سابقتها. وقد أثار هذا الخلاف بين الوفد والحكومة الإنجليزية ثورة عارمة في جميع أنحاء البلاد ضد إنجلترا، وكل هذا كان لصالح إيطاليا ودول المحور بوجه عام. في تلك الأيام لفت انتباهي أحد رجال الوفد البارزين إلى أن حزبه ما زال يؤدي خدمة للقضية الإيطالية. ولقد تزايد السخط العام ضد إنجلترا عندما شعر الشعب بأن مصالحه المادية مهددة هي الأخرى. فها هو الحليف الإنجليزي، لكي يفرض حصارًا قويًا، ضد ألمانيا، قام بمنتهى الأنانية وعدم الضمير، بمنع مصر من تصدير القطن وباقي المنتجات إلى الدول المحايدة، في حين كان يحتفظ لنفسه بكمية قليلة منه حصل عليها بثمن بخس، وعلى الجانب الآخر كان يقوم بعمليات شراء متعددة وبأسعار عالية لمجرد أن يحرم ألمانيا من تلك المنتجات؛ وبتلك الطريقة، أصبح من الملاحظ في مصر أن الحليف يعامل حليفه بطريقة أسوأ من باقي الدول الأخرى. وبمنتهى الحماس أثار النحاس معارضة الوفد لإنجلترا من جديد، خلال حديثين أدلى بهما في شهري أغسطس ونوفمبر عام 1941.

في عام 1942 تودد النحاس باشا إلى الإنجليز، وبمساعدتهم فُرض على الملك، وتم حل البرلمان وأصبح يحكم بوزارة وفدية موالية لإنجلترا. وقد أثارت هذه الأحداث دهشة عارمة في جميع الأنحاء، فلم يكن أحد يتوقع أن سياسة الوفد بهذا القدر من التفكك، حتى يقوم هذا الحزب الوطني القوي، بمساندة عدو مصر اللدود إلى الأبد. ولكن النحاس كان رجل سياسة عاديًّا ليس لديه ما يميزه عن غيره، فضلاً عن كونه لا يمتاز ببعد النظر، فقد ترك

نفسه للأحقاد والضغائن الشخصية تسيطر عليه دون أن يبالي بمصالح الدولة الحقيقية.

ولكي يفرج النحاس عن نفسه الراغبة في الثأر من الملك، اتبع نصائح الموالين لإنجلترا وخان المصالح العليا للأمة.

ولكن الملك الشاب كان يسهر على حماية تلك المصالح، ولم يتنازل أمام الإغراءات والضغوط والتهديدات، وهو ما جعله يحظى باستحسان وتأييد جميع أفراد الشعب. في الجلسة الافتتاحية المأساوية للدورة البرلمانية المنعقدة في 14 نوفمبر 1940، وقع حادث مفاجئ، أثناء قراءة خطاب التاج، وهو وفاة رئيس الوزراء المصري حسن صبري باشا، وأعلن الملك فاروق أن مصر بحاجة إلى من هو "غيور على سيادتها واستقلالها". كان هذا التصريح يهدف إلى إحباط الضغوط الإنجليزية من أجل دخول مصر في الحرب وفى الوقت نفسه لطمأنة إيطاليا.

حتى في أحلك اللحظات، كان الملك الشاب يشعر بداخله بقوة العلاقات والمصالح المشتركة التي تربط بين إيطاليا ومصر، وبين الأسر المالكة في كلا البلدين. فقد كانوا يخشون من وقوع حرب مباشرة بينهم مثل خشيتهم من وقوع حرب أهلية في بلادهم. فجيوش دول المحور لم تحارب في مصر إلا ضد إنجلترا، التي ضيقت الخناق على الدولة وحكمتها بقبضة من حديد. الجيوش الإيطالية والألمانية كانت تحارب في مصر من أجل مصر. وانتصار دول المحور سيضمن تحقيق الهدف الرئيسي المرجو من قناة السويس كطريق مواصلات مهم يخدم مصالح البشرية بصورة دائمة ومفتوح أمام جميع الأمم، دون تمييز أو استغلال. وعندئذ فقط سوف يفقد النبرة الساخرة التي رافقته، وسوف يترجم إلى واقع خصب فعال، ذلك

الشعار الذي تم على هديه تصميم القناة وإعدادها وتنفيذها: إنه شعار" شـق الأرض للجميع" "*Aperire terram gentibus*".

المؤلف في سطور

أنجلو ساماركو(1883-1948) باحث كبير في الشئون المصرية، وله أكثر من كتاب عن قناة السويس، وكتابه عن مصر الحديثة لا يزال من المصادر المهمة التي يعتمد عليها الباحثون الايطاليون في دراسة التاريخ المصري الحديث. مكتبته متفرقة بين القاهرة وروما، فهناك أعمال له في الجمعية الجغرافية المصرية، وهناك أرشيف لأعماله بالمعهد الشرقي بروما.

ينتمي هذا الباحث إلى فئة العلماء الأوروبيين الذين شغفوا بمصر وكرسوا لها جزءًا كبيرًا من حياتهم العلمية والعملية. وأهم ما يميزه أنه اهتم بالتواصل الثقافي بين مصر وأوروبا في القرنين التاسع عشر والعشرين.

كتب ساماركو أيضًا مقالات في الصحافة المصرية الناطقة باللغة الايطالية، يناقش فيها الأحوال السياسية والاقتصادية في مصر إبان فترة إقامته بها.

بدأ أول أعماله عام 1905 بكتاب عن المفهوم الحديث للجغرافيا، وفي عام 1907 نشر كتابًا بعنوان" إشارات نقدية تاريخية لمؤرخي القرنين الحادي عشر والثاني عشر"، وفي العام نفسه نشر أيضًا دراسة عن " حياد المؤرخ".

له اهتمامات أدبية اتضحت لنا في الكتاب الرابع الذي نشره عام 1914 بعنوان " الدراسات الخاصة ببوكاتشو التي نشرتها الجمعية التاريخية في فالداليزا"، وبوكاتشو كما نعرف هو أديب إيطاليا الكبير الذي كتب الديكاميرون في منتصف القرن الرابع عشر.

استقر ساماركو في مصر منذ عام 1924 وغادرها عام 1939 بعد نشوب الحرب العالمية الثانية والتضييق على الإيطاليين المقيمين في مصر.

المراجع

د. حسين محمود

أستاذ ورئيس قسم اللغة الإيطالية وآدابها، كلية الآداب، جامعة حلوان.

كاتب صحفي لمجلات مصرية وعربية ودولية

حائز على جائزة جامعة حلوان لأفضل البحوث العلمية لعام 2007

حائز على جائزة فلايانو الإيطالية عام 2012

من أعماله

- الشعر في الميادين، بالإيطالية، روما 2013
- نجيب محفوظ، أدبه في إيطاليا، الهيئة العامة للكتاب، 2012
- "مقدمات ثورة يناير في ثلاثية محفوظ"، بالإيطالية، روما، 2012
- "موقف النقد الأدبي العربي من إبداع الكاتبات اليمنيات"، بالإيطالية، روما 2010.
- "التأثير الثقافي للأدب الإيطالي على الأدب العربي"، بالإيطالية، منشورات وزارة الثقافة الإيطالية، روما 2009.
- إليو فيتوريني، أطراف حديث في صقلية، المركز القومي للترجمة، القاهرة 2012
- أومبرتو إيكو، بندول فوكو (مراجعة) المركز القومي للترجمة، القاهرة 2011
- جوزيف راتزنجر، عيسى الناصري، ترجمة مع آخرين، دار الشروق الدولية، القاهرة، (2010).

- فالديمارو فيورنتينو، إيطاليا وطن العلماء، دار الشروق الدولية، (القاهرة 2010)
- ستفانو بيني، الدمعة الأخيرة، ترجمة وتقديم ، المركز القومي للترجمة، القاهرة 2009
- داريو فو: السيدة لا تصلح إلا للرمي، ترجمة وتقديم، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة 1998
- ثلاثة كتاب مصريين في الشتات الأوروبي، مجلة دراسات ونصوص إيطالية، بولتزوني، روما 2008.
- مارينيتي: سحر مصر والعود إلى أرض المولد، روما 2009
- "صورة محمد في وسائل الإعلام الإيطالية - دراسة استطلاعية في الصحافة ووسائل الإعلام الإيطالية"، روما، 2010.
- تشيزاري براندي، نظرية الترميم، مراجعة، المجلس الأعلى للآثار بمصر والمعهد العالي المركزي للترميم بروما ISCR، 2009.
- فرانكا سينوبولوي، أسطورة الأدب الأوروبي، ترجمة مع آخرين، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، (تحت الطبع).
- أرماندو نيشي، تاريخ مختلف، ترجمة، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة 2007
- الأدب الأوروبي من منظور الآخر، ترجمة مع آخرين لكتاب فرانكا سينوبولي، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة 2007.
- أنجلو ساماركو، مصر في عصر الفوضى، من خلال الوثائق الإيطالية غير المنشورة، مراجعة وتقديم، دار الوثائق القومية والمجلس الأعلى للثقافة، القاهرة 2007.

- أبواب الهوى، ترجمة مختارات كبار كتاب القصة الإيطالية في القرن العشرين، مع آخرين، شرقيات، القاهرة 2007.
- خرز ملون، انطولوجيا الرواية النسائية في إيطاليا، ترجمة مع آخرين، دار شرقيات – القاهرة: 2004.
- أوتار مشدودة، قصص قصيرة للكتاب الشبان الإيطاليين، ترجمة ومراجعة بالمشاركة مع د. أحمد المغربي ود. فوزي عيسى. دار شرقيات القاهرة: 2005.
- أنجلو ساماركو، وثائق البحرية المصرية في عهد محمد علي، مراجعة وتقديم، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة 2005.
- ماركو أللوني، رسائل عن الطموح، ترجمة، بعد البحر، القاهرة 2009.

المترجمون:

ولاء عفيفي عبد الصمد النحاس

من مواليد القاهرة 1977، تخرجت في كلية الألسن جامعة عين شمس قسم اللغة الإيطالية عام 1999.

* التحقت بالعمل كمترجمة بدار الوثائق القومية عام 2000 وهي الآن تشغل درجة مترجم ثان.

* شاركت في ترجمة جميع الوثائق الإيطالية المودعة بالوحدات الأرشيفية المختلفة داخل أمانات الدار.

* شاركت في مشروع ميكنة مقتنيات دار الوثائق.

* ترجمة عدد من الخرائط باللغة الإيطالية بدار الكتب.

* شاركت في العديد من ورش العمل التي ينظمها المركز الثقافي الإيطالي وصدرت لها قصص قصيرة مترجمة ضمن مجموعة "سلسلة ما بعد البحر" منها:

* خرز ملون، انطولوجيا الرواية النسائية في إيطاليا، ترجمة مع آخرين، دار شرقيات – القاهرة: 2004.

* أوتار مشدودة، قصص قصيرة للكتاب الشبان الإيطاليين، ترجمة مع آخرين، دار شرقيات القاهرة: 2005.

* أبواب الهوى، ترجمة مختارت كبار كتاب القصة الإيطالية في القرن العشرين، مع آخرين، شرقيات، القاهرة 2007.

* ضحكة طلياني، نصوص ساخرة من الأدب الايطالي المعاصر، ترجمة مع آخرين، القاهرة 2010.

* نُشرت لها بعض القصص القصيرة المترجمة في مجلة أخبار الأدب.

*وثائق البحرية المصرية في عهد محمد علي للمؤلف أنجلو ساماركو ، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة 2005.

*مصر في عصر الفوضى من خلال الوثائق الإيطالية غير المنشورة، الصادر عن المركز القومي للترجمة بالتعاون مع دار الوثائق القومية. القاهرة 2007.

هدى صالح عبد العاطي

من مواليد القاهرة عام 1957، تخرجت في كلية الآداب جامعة القاهرة قسم اللغة الفرنسية.

* تشغل منصب مدير إدارة الترجمة بدار الوثائق القومية منذ عام 2000.

* تتولى الإشراف على عمل المترجمين باللغات المختلفة، فضلاً عن المشاركة في ترجمة الوثائق الفرنسية المودعة داخل أمانات الدار.

* قامت بترجمة عدد من الخرائط باللغة الفرنسية بدار الكتب وعمل بطاقات فهرسة لها.

* شاركت في ترجمة عدد من الكتب منها:" البحرية المصرية في عهد محمد علي"، و" مصر في عصر الفوضى" .

* عملت كخبير وثائق فرنسية في إحدى القضايا التابعة للدار.

* شاركت في العديد من المؤتمرات التي نظمتها كلية الألسن- جامعة بني سويف- المعهد الهولندي.

هيثم كمال سلامة

من مواليد القاهرة عام 1983، تخرج في كلية الألسن جامعة عين شمس قسم اللغة الإيطالية عام 2004.

* التحق بالعمل كمترجم بدار الوثائق القومية عام 2004 وهو الآن يشغل درجة مترجم ثان.

* شارك في ترجمة جميع الوثائق الإيطالية المودعة بالوحدات الأرشيفية المختلفة داخل أمانات الدار.

* قام بالمشاركة في ترجمة كتاب "مصر في عصر الفوضى" الصادر عن المجلس القومي للترجمة بالتعاون مع دار الوثائق القومية.

التصحيح اللغوى
محمود عبد الحميد

الإشراف الفنى
حسن كامل